

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет социальных наук
Кафедра философии и социологии
Направление подготовки 39.03.01 – Социология

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

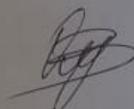
И.о. зав. кафедрой

З.И. Таругина Е.И. Таругина
« 25 » 06 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования

Исполнитель
студент группы 763-об

 24.06.2021 О.А. Зливко

Руководитель
доцент, канд. истор. наук

 24.06.2021 И.А. Шахова

Нормоконтроль

 24.06.2021 И.А. Шахова

Благовещенск 2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет социальных наук
Кафедра философии и социологии

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

Е.И. Тарутина
И.О. Фамилия

«27» ноября 2020 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента

Зливко Ольги Александровны

1. Тема выпускной квалификационной работы:

Социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования

(утверждено приказом от 24.05.2021 № 1008/21)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 21.06.2021 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе:

Социологические теории социальных взаимодействий внутри квазигрупп; результаты проведенных эмпирических исследований

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов):

Социологическое изучение социального взаимодействия внутри квазигрупп

Особенности социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования

Социальные особенности взаимодействия внутри квазигрупп различными пассажирскими группами (по результатам глубинного интервью)

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц графиков, схем, программных продуктов, иллюстрированного материала и т.п.)

Программы и инструментарий социологического исследования, транскрипты интервью

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов)

7. Дата выдачи задания 27.11.2020 г.

Руководитель выпускной
квалификационной работы:

Шахова Ирина Афанасьевна, доцент, канд. истор. наук

Фамилия, Имя, Отчество, ученая степень, ученое звание

Задание принял к исполнению (27.11.2020 г.):

[Подпись]
(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа содержит 126 страницы, 8 таблиц, 34 рисунка, 5 приложений, 36 источников.

СОЦИАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ, КВАЗИГРУППА, ПАССАЖИРЫ, АУДИТОРИЯ, ТОЛПА, СОЦИАЛЬНЫЕ КРУГИ.

Объект исследования – социальные взаимодействия в обществе.

Предмет исследования – социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования.

Цель бакалаврской работы: выявить разновидности и механизмы формирования социальных взаимодействий в пассажирских квазигруппах.

Для достижения заявленной цели поставлены следующие основные и соответствующие им задачи:

1. Проанализировать теоретические основания социологического изучения социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования;
2. Выявить механизмы формирования квазигрупп;
3. Выявить факторы, влияющие на образование пассажирских квазигрупп;
4. Выявить основные механизмы формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп;
5. Выявить социальные установки людей при социальном взаимодействии в пассажирских квазигруппах;
6. Определить отличительные черты пассажирских квазигруппы.

Общенаучные методы исследования: анализ и обобщение специальной литературы по данной проблеме, синтез, дедукция, индукция.

Социологические методы исследования: анкетирование и глубинное интервью.

Практическая значимость работы состоит в использовании материалов данной работы при изучении социального взаимодействия в квазигруппах.

СОДЕРЖАНИЕ

1 Социологическое изучение социального взаимодействия внутри квазигрупп	9
1.1 Социальное взаимодействие в квазигруппах: формы и сущность социального взаимодействия	9
1.2 Сущность и виды квазигрупп	17
2 Социальное взаимодействие внутри квазигрупп	27
2.1 Особенности социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования	27
2.2 Социальные особенности взаимодействия внутри квазигрупп различными пассажирскими группами (по результатам глубинного интервью)	60
Заключение	78
Библиографический список	81
Приложение А Программа исследования «Социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования»	84
Приложение Б Программа исследования «Социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования»	89
Приложение В Инструментарий исследования (анкета)	95
Приложение Г Инструментарий исследования (гайд)	103
Приложение Д Транскрипт исследования	105

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования.

В повседневной жизни мы совершаем огромное множество элементарных актов социального взаимодействия, даже не подозревая об этом.

Социальные акты взаимодействия весьма разнообразны: говорим приветствие; входя в поезд, пропускаем вперед женщин, детей и пожилых людей; читаем книги и смотрим телевизор.

Социологическая наука проявляет интерес к проблеме социального взаимодействия с самого своего зарождения. Эта проблема остается актуальной. Поэтому было принято решение рассмотреть социальное взаимодействие внутри квазигруппы.

Люди в повседневной жизни часто сталкиваются с квазигруппами, даже не подозревая об этом. Слушаем ли мы оратора в лекционном зале или тамаду за столом, едем ли в поезде или просто стоим в очереди - во всех случаях мы являемся членами квазигруппы самого разного вида. Проблема воздействия членов квазигруппы друг на друга является важной в различных сферах жизни. В работе было сосредоточено внимание на социальном взаимодействии, которое проявляется в квазигруппах, а также подвергнуто разбору взаимодействия между ними.

Проблема исследования.

Предметной стороной является нехватка навыков межличностной коммуникации для эффективного взаимодействия внутри квазигрупп.

Гносеологической стороной данной работы является нехватка информации в области социальных взаимодействий.

Степень разработанности проблемы. Теория социального взаимодействия развивается в историческом и современном аспектах. Исследования, посвященные социальному взаимодействию, занимают особое место в классических социологических концепциях XIX и первой половины XX века: О. Конта,

Э. Дюркгейма, К. Маркса, Ф. Энгельса, М. Вебера, Г. Зиммеля, П. Сорокина положили начало теоретическому изучению социального взаимодействия.¹

Понимание социального взаимодействия в XX веке претерпело существенное изменение: расширилось и дополнилось рядом теоретических подходов, заключенных в трудах представителей ведущих социологических школ: Дж. Г. Мида, Т. Парсонса, Р. Дарендорфа, Л. Козера, Дж. Хоманса, Э. Гофмана, А. Шюца, П. Бергера и Т. Лукмана, Г. Гарфинкеля, Ю. Хабермаса, Э. Гидденса, П. Бурдьё, которые заложили основной фундамент теоретического знания о социальном взаимодействии.²

Изучение квазигрупп стало активным и регулярным во второй половине 19 века. Большой вклад в разработку данных проблем внесли представитель русской социологической мысли Н.К. Михайловский и французские учёные Г. Лебон и Г. Тард³

Объект исследования – социальные взаимодействия в обществе.

Предмет исследования – социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования.

Цель бакалаврской работы: выявить разновидности и механизмы формирования социальных взаимодействий в пассажирских квазигруппах.

Для достижения заявленной цели поставлены следующие основные и соответствующие им задачи:

- 1) проанализировать теоретические основания социологического изучения социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования;
- 2) выявить механизмы формирования квазигрупп;

¹ Вебер, М. О некоторых категориях понимающей социологии // Избранные произведения / М. Вебер. – М. : Прогресс, 1990. – 808 с.

² Кареева, С.Г. Классики социологической мысли о социальном взаимодействии / С.Г. Кареева // Социально-гуманитарные знания. – ГУП МО : «ОреховоЗуевская типография», 2008. – № 6.

³ Ковалевский, М.М. Современные социологи / М.М. Ковалевский,. СПб. : изд. «Алетейя», 1997.

3) выявить факторы, влияющие на образование квазигрупп в поездах дальнего следования;

4) выявить основные механизмы формирования специфических качеств квазигрупп в поездах дальнего следования;

5) выявить социальные установки людей при социальном взаимодействии в квазигруппах в поездах дальнего следования;

6) определить отличительные черты квазигруппы в поездах дальнего следования.

Гипотеза-основание: квазигруппа формируется на основе одинаковых условиях жизни людей, появляются они непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер.

Эмпирической базой бакалаврской работы послужили результаты онлайн – анкетирования пассажиров в количестве 200 человек, а также глубинное интервью с участием респондентов трёх типов (типичные, нетипичные и эксклюзивные пассажиры) в количестве 9 человек.

В процессе написания бакалаврской работы были использованы следующие **методы:** общенаучные – анализ, синтез, абстрагирование, индукция, дедукция, обобщение; эмпирические – опрос в форме группового анкетирования.

Теоретическая значимость работы: обобщены теоретические представления о социальном взаимодействии внутри квазигрупп и особенностях формирования квазигрупп в поездах дальнего следования.

Практическая значимость работы: работа может быть использована при теоретическом изучении социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования. Разработанная в рамках исследования программа может использоваться для повторных исследований.

1 СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИЗУЧЕНИЕ СОЦИАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ВНУТРИ КВАЗИГРУПП

1.1 Социальное взаимодействие в квазигруппах: формы и сущность социального взаимодействия

Социальное взаимодействие – это процесс обмена социальными действиями между двумя акторами (участниками взаимодействия) и более.

Социальное взаимодействие является основной жизненной потребностью человека, поскольку человек, лишь взаимодействуя с другими людьми, может удовлетворить подавляющее большинство своих потребностей и интересов, реализовать свои ценностные и поведенческие интенции. Важнейшим компонентом социального взаимодействия является предсказуемость взаимных ожиданий или, иначе говоря, взаимопонимание между акторами. Если акторы «говорят на разных языках» и преследуют взаимоисключающие цели и интересы, то результаты такого взаимодействия вряд ли будут положительными.

Понятие социального взаимодействия.

Взаимодействие - это процесс воздействия людей и групп друг на друга, в котором каждое действие обусловлено как предыдущим действием, так и ожидаемым результатом со стороны другого. Любое взаимодействие предполагает по меньшей мере двух участников интерактантов.⁴ Следовательно, взаимодействие представляет собой разновидность действия, отличительной чертой которого является направленность на другого человека.

Любое социальное взаимодействие обладает четырьмя признаками:

- оно предметно, т. е. всегда имеет цель или причину, которые являются внешними по отношению к взаимодействующим группам или людям;
- оно внешне выражено, а потому доступно для наблюдения; этот признак обусловлен тем, что взаимодействие всегда предполагает обмен символами, знаками, которые расшифровываются противоположной стороной;

⁴ Агеев, В.С. Межгрупповое взаимодействие: социально-психологические проблемы / В.С. Агеев. – М., 1990. – 240 с.

– оно ситуативно, т.е. обычно привязано к какой-то конкретной ситуации, к условиям протекания (например, встреча друзей или сдача экзамена);

– оно выражает субъективные намерения участников.

Взаимодействие - это всегда коммуникация. Однако не стоит отождествлять взаимодействие с обычным общением, т. е. обменом сообщениями. Это гораздо более широкое понятие, поскольку предполагает не только прямой обмен информацией, но и косвенный обмен смыслами. Действительно, два человека могут не говорить ни слова и не стремиться ничего сообщать друг другу иными средствами, однако уже тот факт, что один может наблюдать за действиями другого, и другой знает об этом, делает любую их активность социальным взаимодействием. Если люди совершают на глазах друг у друга какие-то действия, которые могут быть (и непременно будут) как-то интерпретированы противоположной стороной, то они уже обмениваются смыслами. Примером может послужить отношение внутри квазигруппы.

Квазигруппа – это слабоустойчивая общность, не имеющая определенной структуры, в рамках которой люди практически не взаимодействуют между собой. Она формируется на основе одинаковых условий жизни людей. Однако совокупность людей становится квазигруппой только тогда, когда они могут осознать эту одинаковость, проявить свое отношение к ней.

При социальном взаимодействии в квазигруппах люди обладают следующими социальными установками:

- 1) внушаемость;
- 2) анонимность;
- 3) спонтанность;
- 4) неуязвимость.

Формы и сущность социального взаимодействия

К основным формам социальных взаимодействий относят *сотрудничество* и *соперничество*. Сотрудничество предполагает участие в общем деле. Оно проявляется во множестве конкретных взаимоотношений между людьми: деловое партнерство, дружба, политический союз между пар-

тиями, государствами и др. Это основа объединения людей в организации или группы, проявления взаимопомощи и взаимоподдержки.⁵

Какие черты характеризуют этот тип социального взаимодействия? Прежде всего, наличие общих социальных интересов и деятельность в их защиту. Так, стремление удовлетворить свои интересы, завоевать власть или получить возможность участвовать в ее осуществлении приводит к образованию общественных и общественно-политических движений, политических партий. При таком взаимодействии обе стороны, которые заинтересованы в выгодном характере своей совместной деятельности, имеют некую общую цель, определяющую характер и содержание этой деятельности. Сотрудничество часто предполагает компромисс. Каждая из сторон самостоятельно определяет, на какие уступки она готова пойти во имя общего интереса.

Пересечение и несовпадение интересов, связанных с коренными вопросами социального бытия (материальные и иные ресурсы, доступ к власти и т. п.), нередко приводят к соперничеству участников социального взаимодействия. Как это проявляется в поведении людей? Они, как правило, стремятся превзойти друг друга, добиться определенного успеха в реализации своих социальных интересов. Каждая сторона рассматривает другую, ее социальные позиции, действия как препятствие на пути достижения своей цели. Не исключено, что между ними могут возникать отношения зависти, неприязни, озлобления, сила проявления которых зависит от формы соперничества.

Соперничество может принимать вид конкуренции и конфликта. При конкуренции соперники, как правило, стремятся опередить друг друга для достижения своих социальных интересов. Конкуренция предполагает обязательное признание прав одной из сторон кем-то третьим.⁶ Конкуренция не всегда предполагает знание конкретного соперника. Например, конкурс при поступлении в вуз вызван тем, что претендентов на место гораздо больше, чем число

⁵ Фролов, С.С. Социология: Учебник/ С.С. Фролов. – 3-е изд., доп. – М. : Гардарики, 2001. – 344 с.

⁶ Дарендорф Р. Элементы теории социального конфликта/ Социологические исследования. — 1994. — № 5. — С. 145—146.

предоставляемых вузом мест. Абитуриенты, как правило, не знают друг друга. Их действия направлены на то, чтобы добиться признания своих усилий кем-то третьим (в данном случае со стороны приемной комиссии), т.е. добиться предпочтения.

Но в ряде случаев конкуренты могут пренебречь правилами и прибегнуть к прямому воздействию на другую сторону, чтобы оттеснить ее. В этом случае конкуренция перерастает в конфликт. Соперники стремятся заставить друг друга отказаться от притязаний, навязать свою волю, изменить поведение другого и т.п.

Сущность социальных взаимодействий

Под социальным взаимодействием понимается система взаимообусловленных социальных действий, связанных циклической причинной зависимостью, при которой действия одного субъекта являются одновременно причиной и следствием ответных действий других субъектов. Это означает, что любое действие человека вызывается предшествующим действием человека и одновременно является причиной последующих действий. Например, любой человек, общаясь с друзьями, родственниками, коллегами постоянно осуществляет социальные взаимодействия, которые еще разнообразны по формам проявления.

Для возникновения социального взаимодействия необходимо, чтобы были сформированы три основных условия. П.А. Сорокин рассматривает и анализирует три условия, которые он называет "элементами явления взаимодействия":

- наличие двух или более индивидов, обуславливающих поведение и переживания друг друга;
- совершение ими каких-то действий, влияющих на взаимные переживания и поступки;

– наличие проводников, передающих эти влияния и воздействия индивидов друг на друга.⁷

А.И. Кравченко добавил четвертое условие, которое Сорокин не упоминает: наличие общей основы для контактов, соприкосновения.⁸

Без этих условий явление социального взаимодействия не может произойти.

Рассмотрим все четыре условия.

1. В пустом пространстве не может произойти никакого социального взаимодействия. Взаимодействие не может произойти там, где всего лишь один человеческий индивид. Например, отношения Робинзона с его попугаем и козой нельзя назвать партнерами социального взаимодействия. Наличие двух индивидов недостаточно для того, чтобы между ними произошло взаимодействие. Кроме этого, эти индивиды должны обладать способностью и желанием воздействовать друг на друга и отреагировать на такое воздействие.

2. Взаимодействие возникает лишь тогда, когда по меньшей мере один из двух индивидов оказывает воздействие на другого, иначе говоря, совершает какой-то поступок, действие, акт, направленный на другого. На самом деле, можно представить себе сколь угодно число людей, собранных на одной территории в пределах непосредственной досягаемости, т.е. видимости, слышимости друг на друга, но при этом совершенно не образующих друг на друга никакого внимания, занятых исключительно собой и своими внутренними переживаниями. В этом случае мы не можем сказать, что между этими людьми возникает социальное взаимодействие.

3. Условие наличия особых проводников, передающих раздражающее воздействие от одних участников взаимодействия к другим, достаточно близко

⁷ Громов, И., Мацкевич, А., Семенов, В. Рападная социология / И. Громов, А. Мацкевич, В. Семенов. – СПб. : Ольга, 1997.

⁸ Щепаньский, Я. Элементарные понятия социологии / Я. Щепаньский. – М. : Прогресс, 1969.

связано с тем, что передаваемая в ходе взаимодействия информация всегда запечатлена на таких материальных носителях.

Вне материальных носителей информация вообще существовать не может. Даже на самом глубинном уровне информация записана на материальных носителях, например, в молекулах ДНК. Информация, которой обмениваются между собой животные и насекомые, также передаются с помощью материальных носителей. В любой стае, например, в волчьей или грачиной, сигналы тревоги, т.е. предупреждения о потенциальной опасности передаются и воспринимаются членами стаи с помощью звуковых волн. То же самое относится к призывным трелям самца соловья, воспринимаемым самкой с помощью колебаний воздуха. Муравьи общаются между собою, выделяя особыми железами порции определенных пахучих веществ, органы обоняния насекомых воспринимают молекулы того или иного вещества как запах, расшифровывая содержащую в ней информацию.

Существенным отличием человеческого, т.е. социального взаимодействия от общения животных между собой является наличие второй сигнальной системы. Это свойственно лишь человеку, система условно-рефлекторных связей, формирующихся при взаимодействии речевых сигналов, т.е. не самого непосредственного раздражителя – звукового или светового, а его символического словесного обозначения.

Если нет каких-либо проводников, выступающих переносчиками материальных носителей информации, то никакого взаимодействия не может возникнуть. Но когда проводники налицо, ни пространство, ни время не могут быть препятствием для осуществления взаимодействия. Например, мы можем позвонить из Якутска в любой уголок мира, здесь проводником является телефонный кабель или радиоволны, передаваемые с помощью искусственного спутника Земли, или можем написать письмо, в этом случае проводником становится бумага и средства почтовой доставки. Таким образом, мы вступаем во взаимодействие. Кроме этого, мы еще можем взаимодействовать с великим якутским писателем П. А. Ойунским, которого давно нет в живых. Мы взаимодействуем с

ним, читая его книги. В этом случае между нами пролегает длинная цепь взаимодействий, сюда включено много социальных субъектов: редакторы, наборщики, издатели, книготорговцы, библиотекари. Они в свою очередь вступают проводниками этого взаимодействия. Таким образом, при наличии проводников "фактически ни пространство, ни время не являются препятствием для взаимодействия людей".⁹

А.И. Кравченко посчитал необходимым дополнить предложенный П.А. Сорокиным перечень условий возникновения социального взаимодействия тем, что назвал "наличием общей основы для контактов между социальными субъектами".⁹ Это означает, что сколько-нибудь эффективное взаимодействие может возникнуть лишь тогда, когда обе стороны говорят на одном языке. Должна быть единая лингвистическая база общения и одинаковое понимание норм, правил, принципов, которыми руководствуется партнер по взаимодействию. В противном случае взаимодействие может остаться неосуществленным или привести к результату, который не ожидают обе стороны.

Для понимания сущности социального взаимодействия необходимо составить определенную типологию взаимодействия. П.А. Сорокин выделяет три главных признака, с помощью которых можно предположить соответственно три разных подхода к типологии социальных взаимодействий. Типология социальных взаимодействий составляется в зависимости от количества и качества индивидов, участвующих в процессе взаимодействия.

Есть три варианта взаимодействий:

- а) социальные взаимодействия, происходящие между двумя одиночными индивидами;
- б) социальные взаимодействия между одиночным индивидом и группой;
- в) социальные взаимодействия между двумя группами.

⁹ Юнг, К.Г. Психология бессознательного / К.Г. Юнг. – М., Канон. 1994.

Каждый из этих типов обладает собственной спецификой и существенно отличается по своему характеру от других, как подчеркнул Сорокин, "даже при предпосылке качественной однородности индивидов".

Критерий качества указывает на необходимость учитывать однородность или разнородность вступающих во взаимодействие субъектов. Критериев однородности или разнородности существует огромное множество. Поэтому Сорокин приводит перечень наиболее важных из них.

Особо следует выделять принадлежность к:

а) одной семье	а) разным семьям
б) одному государству	б) разным государствам
в) одной расе	в) расам
г) языковой группе	г) языковым группам
д) одному полу	д) разным гендерным общностям
е) возрасту	е) возрастам
ж) сходным по профессии, степени богатства, религии, объему прав и обязанностей, по политической партии, по научным, художественным, литературным вкусам и т.д.	

Типология социальных взаимодействий составляется в зависимости от характера актов, т.е. действий, совершаемых взаимодействующими субъектами. Существует большое количество вариантов. Из них Сорокин разбирает наиболее важные:

- взаимодействия в зависимости от делания и неделания (воздержания и терпения);
- взаимодействие одностороннее и двустороннее;
- взаимодействие длительное и временное;
- взаимодействие антагонистическое и солидаристическое;
- взаимодействие шаблонное и нешаблонное;
- взаимодействие сознательное и бессознательное;
- взаимодействие интеллектуальное, чувственно-эмоциональное и волевое.¹⁰

Типология социальных взаимодействий составляется в зависимости от проводников.

Сорокин выделяет:

- а) взаимодействие в зависимости от природы проводников (звуковое, свето-цветовое, двигательно-мимическое, предметно-символическое, посредством химических реагентов, механическое, электрическое, тепловое);
- б) взаимодействие непосредственное и опосредованное.

1.2 Сущность и виды квазигрупп

Наряду с массовыми и групповыми общностями, ученые выделяют ряд обществ, которые получили название квазигруппы. Как правило, они появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер (например, только беседа и никаких других видов действий). Такие группы могут превращаться в собственно социальные группы, если в ходе постоянного взаимодействия будет возрастать степень социального контроля между её членами. Для осуществления этого контроля необходима некоторая степень кооперации и солидарности.

Механизмы формирования специфических качеств квазигруппы, следующие:

¹⁰ Социология. Основы общей теории / Под общей редакцией А.Ю. Мягкова. – М. : Флинта: НОУ ВПО «МПСИ», 2011.

- спонтанность образования;
- неустойчивость взаимодействий;
- отсутствие разнообразия во взаимодействиях, либо однонаправленность связей;
- кратковременность совместных действий.

Квазигруппы чаще всего существуют непродолжительное время, после чего-либо окончательно распадаются, либо трансформируются, либо развиваются до уровня социальных групп.¹¹

Выделяют следующие типы квазигрупп:

1. Аудитория

Одним из основных видов квазигрупп является аудитория. Под аудиторией понимается общность людей, объединенных взаимодействием с коммуникатором (индивидом или группой), владеющим информацией и доводящим ее до этой общности.

Аудитория может осуществлять как непосредственное взаимодействие с коммуникатором (например, слушать уличного оратора, объявление распорядителя в магазине), так и опосредованное, через СМИ.¹²

Наиболее характерной чертой аудитории является практически одностороннее взаимодействие, слабая обратная связь с коммуникатором, особенно в том случае, если аудитория большая. Любая аудитория в силу особенностей восприятия информации отдельными ее членами, имеет тенденцию к разделению на отдельные общности, в которых начинаются взаимное общение и обмен мнениями по поводу услышанного. Это позволяет каждой из выделившихся общностей, которые называются социальными кругами, составить общее мнение относительно каких-либо событий.

¹¹ Миллз, Т.М. О социологии малых групп / Т.М. Миллз // Американская социология. – М.: Прогресс, 1972. – С. 82-93.

¹² Социология. Курс лекций для студентов всех направлений и специальностей / Под ред. В.А.Михайлова. – Ульяновск. УлГТУ, 2004. – 207 с.

В повседневной жизни человек часто сталкивается с аудиториями. Внимаем ли мы оратору в лекционном зале или тамаде за столом, читаем ли газету или слушаем радио – во всех случаях мы являемся членами аудиторий разного типа.

2. Толпа

Толпа – это собрание людей, находящихся и замкнутом физическом пространстве и объединенных общностью интересов. Исследованиями толпы занимались многие известные ученые французские социологи Г.Тард и Г. Лебон, итальянец С. Сигеле, русский социолог Н.Михайловский и др.. Например, Г. Тард определил толпу как «множество лиц, собравшихся в одно и то же время в определенном месте и определяемых чувством, верой и действием».¹²

Социальная структура толпы проста и редко бывает сложнее, чем разделение на лидеров и всех остальных. Но толпа – нечто большее, чем простая агрегация индивидов. «Физически ограниченное пространство приводит к социальному взаимодействию даже в тех случаях, когда люди в толпе стараются избегать межличностного контакта. Простое осознание присутствия вокруг нас других людей ведет к неявному, но богатому впечатлениями взаимообмену, основанному на общении с избеганием контакта глаз, на лицевой мимике, жестах, позах, и даже стилях одежды».¹³

Толпы сильно различаются по своему характеру и поведению. Толпа одного типа может быть быстро трансформирована в толпу другого типа. Например, «обусловленная толпа» в неистовствующее сборище. Однако чаще всего толпы имеют определенные общие характеристики, связанные с психологическими особенностями поведения в ней человека. По мнению с Г. Тарда, всякая толпа иррациональна и легко поддается внушению. Она повторяет одни и те же движения, одни и те же крики, она мелочно самолюбива. Критиковать ее нельзя, обращаться к ее разуму бесполезно. Борьба с толпой таким путем все рав-

13 Психология толпы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.nextlesson.livejournal.com. – 25.06.2012.

но, что бороться с циклопом. Она криком, воем, топанием заглушает всех, кто не умеет ей угодить. Собравшись в большом количестве, толпа прежде всего теряет способность владеть собой, ибо она не мыслит, а чувствует. В этой ситуации, с точки зрения Г. Тарда, кочегар и профессор ничем не отличаются друг от друга, оба чувствуют одинаково. То есть толпа делает из человека автомат, ослабляя и уничтожая его индивидуальность.

Таким образом, мы видим, что люди, находящиеся в толпе, как правило, более внушаемы и скорее принимают мнения, чувства и действия большинства, нежели находясь вне толпы. К тому же они имеют тенденцию к более спонтанной манере поведения, чем в общих условиях, не задумываются над своими действиями, их поведение в толпе основано на эмоциях.

Толпа часто действует как целое, ее члены не выделяются и не воспринимают себя как отдельных индивидов, они чувствуют себя незначительными и неузнаваемыми в толпе. А поскольку люди, составляющие толпу, анонимны, они начинают чувствовать себя вне социального контроля, понимая, что они находятся вне зоны действия социальных санкций.

Таким образом, толпа обладает такими психологическими характеристиками, как эмоциональность, спонтанность, внушаемость, анонимность и неуязвимость.

В социологии распространена следующая типология толпы в зависимости от способа ее формирования поведения:

– Случайная толпа обладает наиболее неопределенной структурой. Ее примером может быть обычное собрание людей на улице, где произошло неординарное событие (появление знаменитости, ДТП, и т.д.). В этом виде толпы людей объединяет либо незначительная цель, либо вовсе бесцельное времяпрепровождение. Индивиды слабо эмоционально включены в случайную толпу и могут свободно отделить себя от нее.

– Обусловленная толпа – собрание людей, заранее планируемое и относительно структурированное. В данном случае толпа «обусловлена» в том смысле, что поведение ее членов находится под воздействием определенных, зара-

нее установленных социальных норм. Например, толпа, собравшаяся на представление, ведет себя по-разному в театре, на стадионе, на собрании и т.п.. Все это виды обусловленной толпы.

– Экспрессивная толпа – особая квазигруппа, которая обычно образуется для личного удовольствия ее членов, поэтому активность людей здесь сама по себе уже является целью и результатом, например, танцы, религиозные собрания, рок-фестивали и т.д..

– Действующая толпа. Под термином «действующая» подразумевается весь комплекс действий толпы. Это агрессивное сборище или другие формы общностей с экстремальными типами поведения. Чаще всего при исследовании социальных процессов действующей толпе придается больше значения, чем всем другим видам толпы.

Одной из важнейших разновидностей действующей толпы является сборище – эмоционально возбужденная толпа, тяготеющая к насильственным действиям. Сборища, по мнению Гидденса, обычно имеют лидеров, однонаправленных в своих агрессивных намерениях и требующих строгого конформизма от всех своих членов. Действия сборища направляются на какой-либо определенный объект и носят кратковременный характер. После этого сборище, как правило, распадается.¹⁴

Распространенным примером сборища является линчующая толпа, которая имеет очень узкую направленность и после достижения цели быстро распадается. Люди, входившие в линчующую толпу, в обыденной жизни могут ничем не напоминать членов жестокого и активно действовавшего сборища.

Другая важная разновидность действующей толпы – восставшая толпа. Такая толпа отличается от сборища тем, что во время восстания поведение людей менее структурировано, целенаправленно и менее устойчиво.¹⁵ Восстав-

¹⁴ Гидденс, Э. Мятежи, толпы и другие формы коллективного действия / Э. Гидденс // Диалог. №7, 2001.

¹⁵ Лебон, Г. Толпотворение / Г. Лебон // Новое время, 1998. – №3.

шая толпа может состоять из различных групп, преследующих свои цели, но в критический момент действующих сходным образом. Такой вид толпы в наибольшей степени подвержен различным случайным влияниям извне, ее действия в большинстве случаев непредсказуемы.

3. Социальные круги

Среди квазигрупп наиболее близкими к устойчивым социальным группам являются социальные круги. В соответствии с определением Я. Щепаньского, «социальными кругами мы называем свободные союзы, основанные на контактах с очень слабо установленной связью, лишенных устойчивых отношений между членами».¹⁵

Социальные круги – это социальные общности, созданные с целью обмена информацией между их членами. Эти общности не ставят каких-либо общих целей, не предпринимают совместных усилий, не имеют исполнительного аппарата. Основная функция социальных кругов состоит в обмене взглядами, новостями, комментариями, аргументами. По сути круги – это общности дискутирующих людей.

Однако надо отметить, что основное отличие социальных кругов заключается в том, что взаимодействие в них направлено почти полностью на обмен информацией. Поэтому социальные круги – это общности, созданные в целях обмена информацией между их членами. Они не ставят каких-либо общих целей, не предпринимают совместных усилий, не имеют исполнительного аппарата. Основная функция социальных кругов состоит в обмене взглядами, новостями, комментариями, аргументами. Узкая направленность взаимодействий, пассивность, отсутствие единства делают социальные круги неустойчивыми объединениями. Вместе с тем индивиды, их формирующие, проходят определенный отбор в основном по двум критериям: общая заинтересованность в теме дискуссии (так образуются, например, кружки по интересам; круги футбольных болельщиков, обсуждающих итоги матча; собрание людей, обсуждающих политические события и т.п.); принадлежность к определенной субкультуре (например, деловые круги, объединяющие бизнесменов; круги высших слоев

общества; круги профессионалов, обсуждающих специфические, узкопрофессиональные вопросы, и т.д.).

В классификации Я. Щепаньского представлены несколько разновидностей социальных кругов:

1. Контактные круги – это общности людей, постоянно встречающихся, например, на спортивных состязаниях, в транспорте или в очередях. Наличие общей заинтересованности в теме дискуссии позволяет им завязывать мимолетные знакомства или обмениваться мнениями по интересующим их вопросам. Границы таких общностей крайне неопределенны, размыты, их состав во многом определяется пространственными контактами. Контактные круги легко создаются, но также легко и распадаются. Возникновение таких кругов характерно для вновь созданных студенческих групп, когда их члены начинают искать общие темы и интересы, образуют небольшие кружки, быстро возникающие и также быстро распадающиеся.

2. Профессиональные круги или круги коллег, представляют собой общности, члены которых собираются для обмена информацией исключительно по профессиональному признаку. Они возникают в рамках формализованных групп на симпозиумах, встречах, совещаниях среди рабочих, инженеров, ученых, артистов. Наиболее известны политические круги, создаваемые профессиональными политиками для обмена информацией в области политической деятельности. Профессиональные круги являются более прочными образованиями, чем контактные круги, часто переходят в устойчивые социальные группы.

3. Дружеские круги – это общности, состоящие из индивидов, объединенных отношениями дружбы и возникающие по поводу обмена интересующей их информацией. Обычно под дружескими социальными кругами подразумеваются компании, время от времени собирающиеся и обсуждающие насущные проблемы или состоящие в переписке. Дружеский круг может превратиться в дружескую группу, если входящие в него индивиды будут действовать согласованно, разделять сходные образцы поведения и иметь систему ожиданий относительно действий друг друга.

4. Статусные социальные круги образуются по поводу обмена информацией среди индивидов, имеющих одинаковые или близкие статусы. Примером таких общностей можно считать аристократические крути, круги изгоев (бомжей), женские или мужские круги, круги пенсионеров. Во всех приведенных случаях круг формируется из личностей, занимающих одинаковые статусы. Статусные социальные круги формируются в основном по принципу принадлежности к одной субкультуре, а потому являются относительно труднодоступными для индивидов, имеющих другой статус.

Социальные группы можно рассматривать как общности людей с устойчивыми взаимодействиями и наличием взаимных ожиданий, координацией действий, кооперацией и солидарностью по поводу общих целей и культурных образцов. Каждый индивид в разные моменты своей жизни входит на правах участника в несколько групп. Так, он является членом семьи, студенческой группы, спортивного общества, дружеской группы и т.д.. В результате социолог, изучающий общество, сталкивается с огромным числом самых разнообразных групп, различающихся по размерам, степени организованности, характеру внутригрупповых взаимодействий, поведению членов группы и многим другим признакам. Эта пестрая картина усложняется тем, что одни и те же люди через призму своего социального опыта и своей культуры видят по-разному эти группы. Все это говорит о необходимости начинать изучение социальных групп с классификации, позволяющей выделять и оценивать основные виды групп, а также определять степень внутригруппового и межгруппового взаимодействия.

Все социальные круги могут иметь неформальных лидеров – «лидеров мнения», т.е. лиц, которые обобщают различные мнения, суждения, высказывания, но не могут влиять на поведение его членов.

Таким образом, квазигруппы могут рассматриваться как некоторые переходные образования на пути к устойчивым социальным группам с устоявшимися взаимосвязями.

В массовых общностях нет взаимодействий, а, следовательно, социальный контроль практически отсутствует, они представляют собой абстрактные

сообщества, выделяемые по одному признаку. В ходе преобразований массовых общностей в групповые, квазигрупп в группы, социальный контроль в них усиливается. Все социальные группы тоже обладают различной степенью социального контроля. С уменьшением группы усиливается социальный контроль и увеличивается прочность социальных связей. Это происходит в результате того, что с уменьшением группы увеличивается число межличностных взаимодействий.

Исследования последних лет показали, что теория "возникающих норм" в целом верно объясняет процессы, происходящие в толпе. Отсюда следует, что для управления поведением толпы важно определить источники возникновения норм, их носителей и возможности целенаправленного воздействия на их создателей.

Пассажиры поездов дальнего следования как квазигруппы

Пассажиры дальнего следования как квазигруппа являются особой специфичной социальной общностью. Формирование квазигрупп в поездах дальнего следования происходит спонтанно и самопроизвольно за счёт длительного времянахождения пассажиров в вагоне. Период совместной коммуникации может длиться более 6 дней (рейсом Тында – Анапа).

Возрастая количественно, заражаясь общим настроением и интересом, пассажиры постепенно превращаются в нестройное, неорганизованное скопление – пассажирскую квазигруппу.

Такое скопление людей, в той или иной степени соответствует следующим признакам:

1. Многочисленность (повышенное скопление людей на небольшой территории).
2. Высокая контактность (каждый пассажир находится на близком расстоянии с другим, фактически входя в персональные пространства);
3. Эмоциональная возбужденность (волнение людей, повышенная эмоциональная активность и вовлеченность в происходящие события);

4. Неорганизованность, или стихийность (пассажирская квазигруппа образуется стихийно, изначально имеет слабую организованность);

5. Отсутствие общей, всеми осознаваемой цели (общая для всех цель не ясна, или слабо осознается большинством людей; кроме того, цели могут легко утрачиваться, первоначальные цели часто подменяются другими, нередко подставными и т. п.).

Специфика объединения людей в пассажирские квазигруппы происходит за счёт решения бытовых вопросов и удовлетворения экзистенциальных потребностей, связанных, например, с решением бытовых проблем (удобствами спального места, с корректностью, установлением связей между попутчиками) важны. Именно они определяют социальное взаимодействие, которое, в свою очередь, является основной жизненной потребностью человека, поскольку человек, лишь взаимодействуя с другими пассажирами, удовлетворяет подавляющее большинство своих потребностей и интересов, реализовывает свои ценностные и поведенческие интенции.

Таким образом, под пассажирской квазигруппой мы понимаем стихийно возникшее и характеризующееся отсутствием общей для всех осознанной цели многочисленное скопление пассажиров, находящихся в непосредственных контактах друг с другом в одном купе или в одном вагоне. За счёт тесного контакта пассажиры находятся в состоянии повышенного эмоционального возбуждения.

2 СОЦИАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ВНУТРИ КВАЗИГРУПП

2.1 Особенности социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования

Характеристика исследования:

Сбор эмпирических данных по теме исследования проходил с 15 июля по 20 июля 2020 года.

Объект исследования – пассажиры дальнего следования как квазигруппы.

Предмет исследования – социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования.

Цель – выявить разновидности и механизмы формирования социальных взаимодействий в пассажирских квазигруппах.

Исследование осуществлялось методом опроса в форме анкетирования.

Методика опроса: онлайн анкетирование

Метод отбора респондентов: стихийная выборка.

Сбор эмпирических данных по теме исследования проходил с 15 июля по 20 июля 2020 года.

Общее количество опрошенных 200 человек (после выбраковки анкет) – 118 человек.

Объект исследования был разделен по нескольким возрастным группам обоих полов:

- 18 – 30 лет;
- 31 – 54 лет;
- 55 лет и старше.

Это позволило выявить особенности в каждой демографической группе по ряду рассматриваемых проблем.

Логика построения анкеты:

В начале анкеты были заданы фильтрующие вопросы, которые отсеивают некомпетентных респондентов. Далее были заданы вопросы, выявляющие факторы формирования пассажирских квазигрупп. После следовали вопросы, вы-

являющие механизмы формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп. Далее располагаются вопросы о социальных установках при взаимодействии в пассажирских квазигруппах. После были заданы вопросы выявляющие отличительные черты пассажирских квазигрупп. В конце были заданы вопросы социально-демографического характера о семейном положении, ценностных ориентациях, социальном положении и уровня дохода.

Основой текстового содержания анкеты являются теоретические знания формирования и развития квазигрупп, а также знания из общей социологии в работах:

1. Гидденс Э. Мятёжи, толпы и другие формы коллективного действия // Диалог. №7. 2001
2. Давыдов С.А Лекция №6 Социальные общности. Социальные квазигруппы. Социальный феномен толпы. Особенности поведения людей в толпе// Социология. Конспект лекций..—М.: Эксмо, 2008.-160с.
3. Кареева С.Г. Классики социологической мысли о социальном взаимодействии // Социально-гуманитарные знания. - ГУП МО: «Орехово-Зуевская типография». - 2008. - № 6. - 0,5 п.л.
4. Лебон Г. Толпотворение // Новое время. №3. 1998
5. Миллз Т.М. О социологии малых групп // Американская социология. – М.: Прогресс, 1972. – С. 82-93.
6. Под общей редакцией Мягкова А.Ю.// Социология. Основы общей теории. – М.: Флинта: НОУ ВПО «МПСИ», 2011.
7. Фролов С.С. Социология. Учебник. Для высших учебных заведений. М. Наука, 1994- 256 с.

Таблица 1– социально – демографическая характеристика респондентов:

Пол	Процент
Мужской	51
Женский	49
Итого	100
Возраст	
18-30	51

31-54	20
55 и старше	29
Итого	100
Образование	
Неполное среднее (8-9 классов)	2
Среднее общее (10-11 классов)	11
Среднее профессиональное (училище)	8
Среднее специальное, техническое (техникум)	14
Неполное высшее образование (не менее 3-х лет обучения)	22
Высшее образование	34
Аспирантура.	9
Итого	100
Семейное положение	
Холост / не замужем	59
Женат / замужем	31
Разведен / разведена	6
Вдовец / вдова	4
Итого	100
Уровень личного дохода в месяц	
До 10 000 рублей	15
10 001-20 000 рублей	16
20 001-30 000 рублей	28
Не более 30 000 рублей	27
Затрудняюсь ответить	14
Итого	100

Основные факторы формирования квазигрупп

в поездах дальнего следования

Прежде всего, были выявлены факторы, влияющие на образование пассажирских квазигрупп:

Таблица 2 – факторы, влияющие на образование пассажирских квазигрупп

Удовлетворяют ли Вас условия, предоставляемые в поезде дальнего следования?	помещения	имеющееся оборудование	мебель	мягкий инвентарь	хранение личных вещей
Полностью удовлетворен	30%	26%	26%	25%	28%
Частично удовлетворен	51%	49%	48%	46%	44%
Частично не удовлетворён	8%	14%	14%	13%	14%
Не удовлетворяют	10%	11%	10%	14%	12%
Затрудняюсь ответить	1%	0%	2%	2%	2%
Итого	100%	100%	100%	100%	100%

Таким образом, в целом респонденты удовлетворены условиями, предоставляемыми в поездах дальнего следования, а именно помещением, имеющимся оборудованием, мебелью, мягким инвентарём и местом для хранения личных вещей. Это связано с обновлением вагонов, предоставляемыми в них услугами, принятием законов, которые ограничивают неподобающее поведение, выпивку, шумные компании, курение во время поездки. Фактор комфорта в усовершенствованных вагонах влияет на респондентов и формирует квазигруппы по удовлетворенности/не удовлетворённости.

Также немаловажно узнать уровень удовлетворенности по полу и возрасту:



Рисунок 1

По данным, приведенным выше, можно сделать вывод о том, что больше половины респондентов женского пола и чуть меньше половины респондентов мужского пола полностью или частично удовлетворены условиями поездов дальнего следования. Это может быть связано с тем, что в поездах созданы условия для проведения поездки с комфортом. По данным диаграммы мужчины менее удовлетворены поездами дальнего следования в сравнении с женщинами, что может быть связано с запретом на употребление спиртного и курения в поездах дальнего следования.

В данном случае формируются спонтанные квазигруппы пассажиров, под воздействием фактора принятия новых правил существования в поездах дальнего следования, а точнее, больше сказался данный фактор на мужском контин-

генте, поскольку были введены дисциплинарные правила в отношении употребления спиртного и курения табака.



Рисунок 2

В возрасте 18-30 лет больше половины респондентов отдали свой голос за вариант ответа «частично удовлетворён» и «полностью удовлетворен», поскольку в поезде созданы условия для комфортного перемещения. Однако в резерве РЖД присутствуют и старые вагоны, в которых имеется ряд недостатков:

1. Ограниченное количество нижних мест при покупке билета, немаловажный фактор, так как всегда присутствует чувство неловкости и неудобства во время приема пищи.

2. Фактором коммуникации в поездах дальнего следования является наличие розеток. Молодёжь активно пользуется средствами коммуникации, то отсутствие или ограниченное количество розеток является негативным фактором. Пассажиры могут воссоединяться для помощи друг другу дополнитель-

ными средствами (зарядные блоки), либо для решения данной проблемы (зарядить по очереди или использовать тройник).

3. Дополнительное негативное впечатление о условиях в поездах дальнего следования оставляет отсутствие биотуалета и отсутствие возможности принять душ.

В возрастной группе 30-54 основная масса респондентов полностью удовлетворены и частично удовлетворены. Такой высокий показатель связан с тем, что для более старшего населения условия в поездах имеют свои плюсы. Респонденты видят улучшения, а именно внедрение различного рода новшеств, таких как наличие: биотуалетов, розеток у каждого спального места.

В данной возрастной группе формируется квазигруппа на основе интересов и обсуждения бытовых вопросов, возможно на отдаленные, личные темы.

В категории 55 и выше основная масса респондентов полностью удовлетворены и частично удовлетворены. Вероятнее всего, наличие розетки у каждого спального места для данной категории не значимо. В данной категории такой фактор, как наличие определенных проблем со здоровьем способствует формированию квазигруппы. Следовательно, удовлетворенность, бытовыми условиями и взаимопонимании с персоналом играет важную роль для респондентов этой категории.



Рисунок 3

В целом мужчины и женщины частично удовлетворены имеющимся оборудованием. Основная проблема заключается в том, что невозможно предоставить все условия комфортного быта в поездах дальнего следования, например, наличие большего места для багажа, наличие биотуалета, отопления и вентиляции.

Для улучшения бытовых условий, образуются спонтанные группы людей (квазигруппы).



Рисунок 4

В целом респонденты всех возрастов в большей степени удовлетворены условиями в поезде, чем неудовлетворены, но молодежь в данном вопросе более привередлива.



Рисунок 5

Показатель удовлетворенностью мебелью в поезде у мужчин и женщин почти не отличается, это связано с тем, что конструкция мебели в вагоне делается согласно среднестатистическому стандарту с учетом длины пролетов, места для сна, места для приема пищи.



Рисунок 6

По вопросу удовлетворенности мебели в железнодорожных вагонах, можно отметить, что все возрастные группы удовлетворены. Это можно объяснить тем, что все рассчитано на среднестатистического человека и эргономики.

На основе индивидуальных особенностей формируется квазигруппа тех, кто не подходит под среднестатистические параметры.



Рисунок 7



Рисунок 8



Рисунок 9



Рисунок 10

В ходе исследования было выяснено, что респонденты мужского пола менее удовлетворены предоставляемыми условиями в поезде дальнего следования, а именно помещением, имеющимся оборудованием и мягким инвентарём. В свою очередь большая доля мужчин частично удовлетворена хранением лич-

ных вещей. Также имеются мужчины и женщины, которые в равной степени удовлетворены таким условием, как мебель в вагоне.

Делая вывод по возрастному признаку, можно отметить что условиями, предоставляемыми в поездах дальнего следования полностью удовлетворены в большей степени молодые респонденты (18-30). Респонденты возрастной группы (31-54) и (55 и старше) в меньше мере довольны имеющемся оборудованием и мебелью. Возможно, это связано с тем, что у людей возраста 55 и старше имеются проблемы, связанные со здоровьем.

Условия, предоставляемые в вагонах дальнего следования, влекут за собой создание определенных квазигрупп, связанных целью добраться до места следования в более комфортных условиях.

Таблица 3 – открытый вопрос

Как вы сообща решаете проблему отсутствия розеток?	
Тройник	26%
Портативное зарядное	16%
По очереди	10%
Розетки были в вагоне	9%
Никак	19%
Другие варианты (пользуюсь общей в тамбуре, заряжаю в туалете)	2%
Нет ответа	18%

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что респонденты в основной массе готовы к дальнему следованию и запасаются дополнительными электроприборами, которые в дороге помогают решать вопросы подзарядки. Есть и такие респонденты, кто договаривается с попутчиками о поочередной зарядке. Также среди респондентов были, те, кто заранее обдумывает свою поездку и выбирает билет в новый вагон, в котором есть всё необходимое. Существует определенное количество людей, которых данный вопрос не интересует

и относятся к неудобствам индифферентно. Определенный процент респондентов выбирает альтернативу: находят другие оборудованные места, используют подзарядку в тамбуре либо возле туалета. Небольшое количество респондентов воздержались от ответа, не видя в этом проблему.

Таблица 4 – открытый вопрос

Как вы вместе решаете такую проблему как отсутствие холодильной камеры?	
Не покупаю скоропортящиеся продукты	53%
Быстро все употребляем	13%
Термопакет, или мини холодильник (и холодильник проводника)	12%
Другое (беру тройник, беру теплую еду)	4%
Затрудняюсь ответить	18%

Проблему холодильной камеры респонденты решают следующими способами. По данным таблицы видно, что больше половины респондентов предусматривают условия хранения в поезде и не приобретают скоропортящуюся продукцию. Респонденты, которые испытывают соблазн приобрести что-то вкусное, но скоропортящееся, употребляют всю продукцию в сжатые сроки и в некоторых случаях просят помочь других пассажиров в этом употреблении.

Есть определенное количество респондентов, которые заранее продумывают свои действия в поезде. Если им нужно взять продукты в определенных условиях покупают термопакеты и минихолодильники. Нашлись и те, кто покупает еду, пока она теплая и некоторое время не требует хранения в определенных условиях, а также те, кто берет тройник и возят с собой холодильную камеру. Небольшое количество респондентов не дали ответа, возможно, не сталкивались с данной проблемой.

По данным таблиц 2, 3 можно сделать вывод о том, что действительно квазигруппы образуются при наличии общей цели и для решения проблемных ситуаций. Наличие достаточного количества розеток или холодильной камеры снимает решение коммуникативного взаимодействия. Данные квазигруппы

имеют стихийный характер, поскольку, как только решаются проблемы, квази-группа распадается.

Социальные установки при взаимодействии в пассажирских квазигруппах

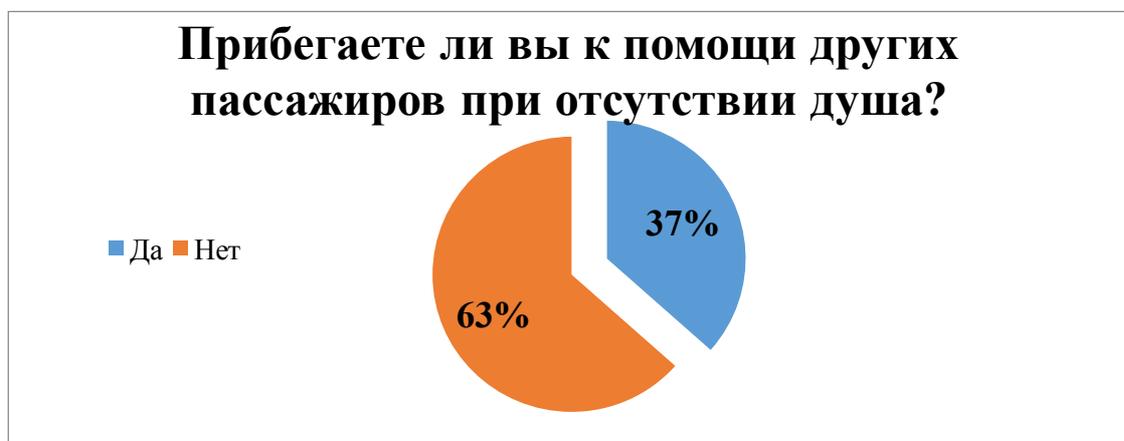


Рисунок 11

Больше половины респондентов ответили, что не прибегали к помощи пассажиров при отсутствии душа, но, тем не менее, часть респондентов вынуждены просить о помощи попутчиков. Это связано с тем, что в некоторых новых и во всех старых вагонах не предусмотрен душ. Люди прибегают к помощи других, чтобы в длительной поездке привести себя в порядок.

Проследим зависимость по полу в вопросе о помощи в отсутствии душа:



Рисунок 12

1) По данным, приведенным выше, можно сказать, что женщины в 2 раза меньше прибегают к помощи других пассажиров в отсутствии душа. Можно

предположить, что женщины могут справиться самостоятельно, поскольку в недлительной поездке они могут привести себя в порядок при помощи влажных салфеток, легких подмываний, собрать волосы в тугие прически, использовать косметические средства, например, использовать сухой шампунь. Но в условиях дальнейшего следования им также приходится прибегать к помощи пассажиров.

2) Мужчины, в целом, чаще прибегают к помощи других пассажиров, чем женщины. Связано это с тем, что мужчины физически более активны, в сравнении с представителями другого пола и им неоднократно приходится принимать душ.

Зависимость по возрасту, кто чаще прибегает к помощи:

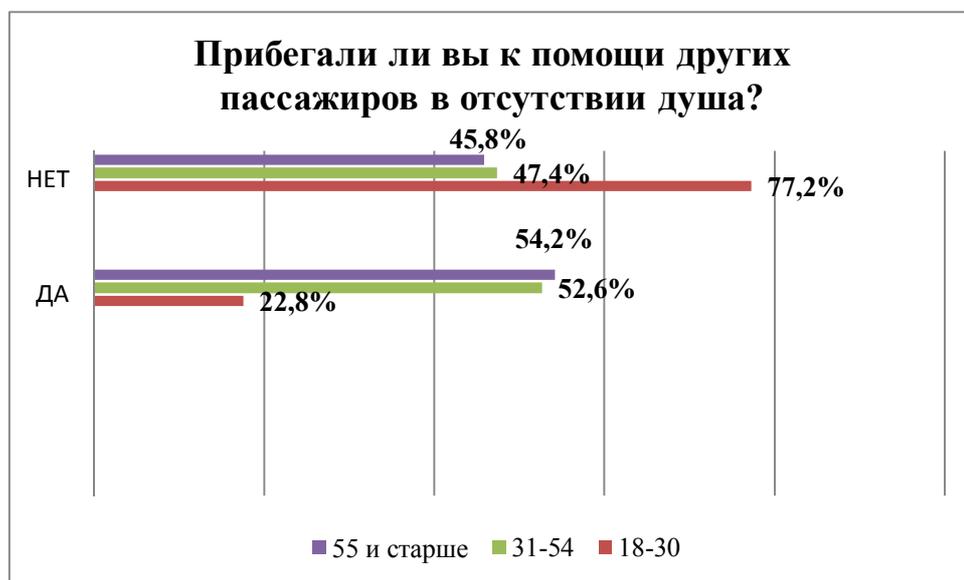


Рисунок 13

- Интерпретируя данные видно, что 54 % пожилых людей чаще обращаются за помощью других пассажиров в принятии душа, поскольку из-за физических возможностей, связанных со здоровьем им намного сложнее привести себя в порядок без посторонней помощи.
- Следующую позицию занимают респонденты среднего возраста в количестве 53 %. Это может быть связано с соблюдением санитарно-

гигиенических норм детей, поскольку в данной возрастной группе люди часто путешествуют семьями и прибегают к помощи кого-либо из членов семьи.

- Реже всего, за помощью к другим пассажирам в условиях отсутствия душа, обращается молодежь 23 %, поскольку они более физически мобильны. На больших станциях молодые пассажиры могут найти место для приведения себя в порядок. Возможно, как более продвинутые потребители уходовой косметики, они могут использовать современные способы сохранять чистоту: сухие шампуни, уходовые средства, влажные салфетки и тому подобное.

Отличительные черты пассажирских квазигрупп



Рисунок 14

По выше представленным данным можно отметить, что ответы респондентов разделились почти поровну. Часть респондентов считает, что отдает большие деньги за билет и вынуждены ехать долго в ограниченных условиях по разным индивидуальным особенностям, таким как состояние здоровья. Но несмотря на эти условия, данный вид транспорта дешевле, безопаснее и доступнее по сравнению с другими видами: авиаперевозками, авто поездками. Отсюда есть и те, кто согласен с ценой поездки.

Проследим, насколько цены могут сближать возрастные категории:

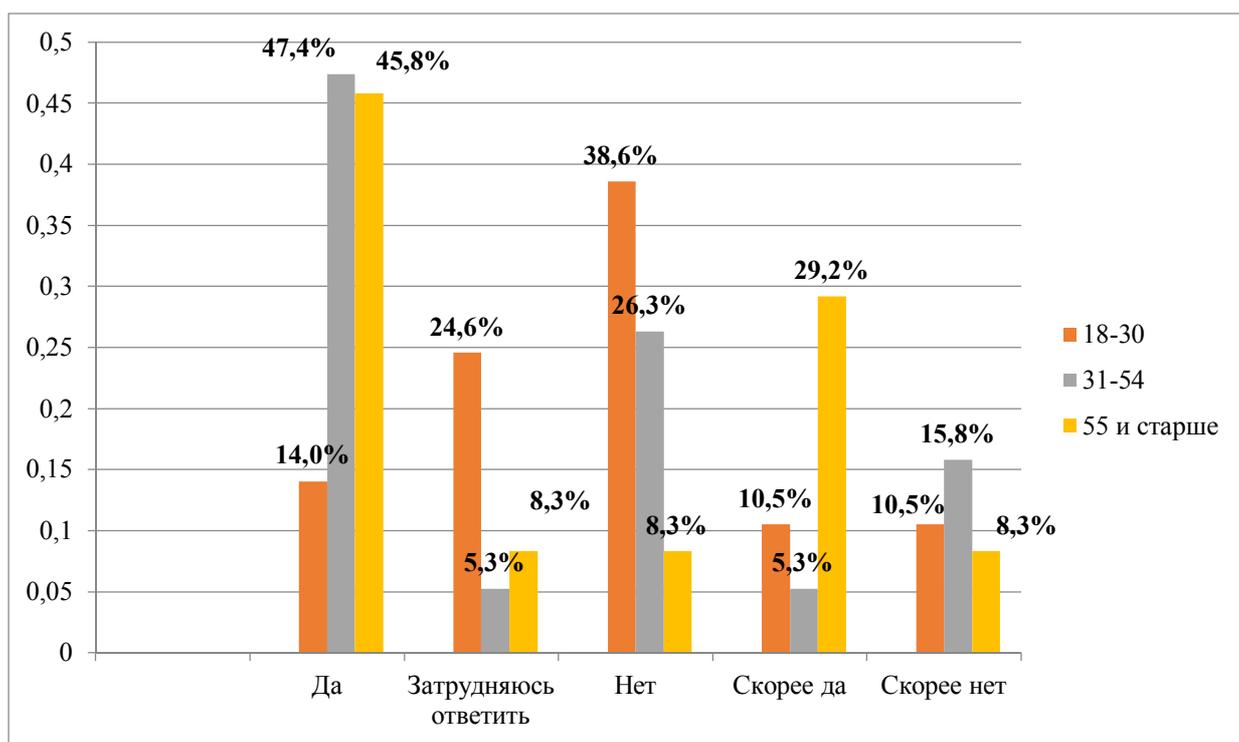


Рисунок 15

1) Более половины населения в возрасте 55 и старше, ответили, что высокие цены их объединяют. Это можно связать с их основным доходом, это пенсия, которой едва хватает на жизнь, и отдать за поездку от 3000 до 10000 тысяч рублей бывает не представляется возможным.

2) Население в возрасте от 32 до 54 лет также объединяются по поводу высоких цен. В данной возрастной категории, как уже отмечалось ранее, в основном путешествуют семьями в связи с этим, отмечают большие затраты на дорогу, включая билеты и питание.

Также можно отметить, что выгоднее все же путешествовать большой семьей на поезде, так как это самое дешёвое средство передвижения на дальние расстояния, а также не мало важным фактором служит большое пространство в вагоне, которое так необходимо детям.

3) Менее всего объединяет ценовой сегмент молодежь, так как данная возрастная группа проявляет «финансовое легкомыслие» и не обременена ответственностью за кого-либо.

Сравним, кто же чаще объединяется по вопросам цен, мужчины или женщины:



Рисунок 16

❁ Как мы можем наблюдать, мужчины чаще объединяются по ценовому вопросу, поскольку они чаще путешествуют в компании, за столом обсуждают различные темы.

❁ Женщины менее активны в данном случае, потому что вопрос денежных затрат очень деликатный, у них более осторожное отношение к финансам. Женщинам не нравится дискутировать на тему чужих денег и принижать себя, отказывая себе в чём либо, казаться хуже кого-либо. Зачастую они скрывают истинную стоимость нарядов, косметики и всего прочего, это может быть связано со стереотипами, что женщины в общем совершают много покупок и поэтому много тратят, хотя фактически именно мужчины принимают решения о более дорогой покупке.



Рисунок 17

Все люди чувствуют ответственность за свои поступки. Это связано с воспитанием респондентов, но всегда есть процент спорных ситуаций и соответствующего вида поведения в них, а также нельзя исключать индивидуальные особенности психики человека.

Выясним, кто больше испытывает чувство ответственности за свои поступки:

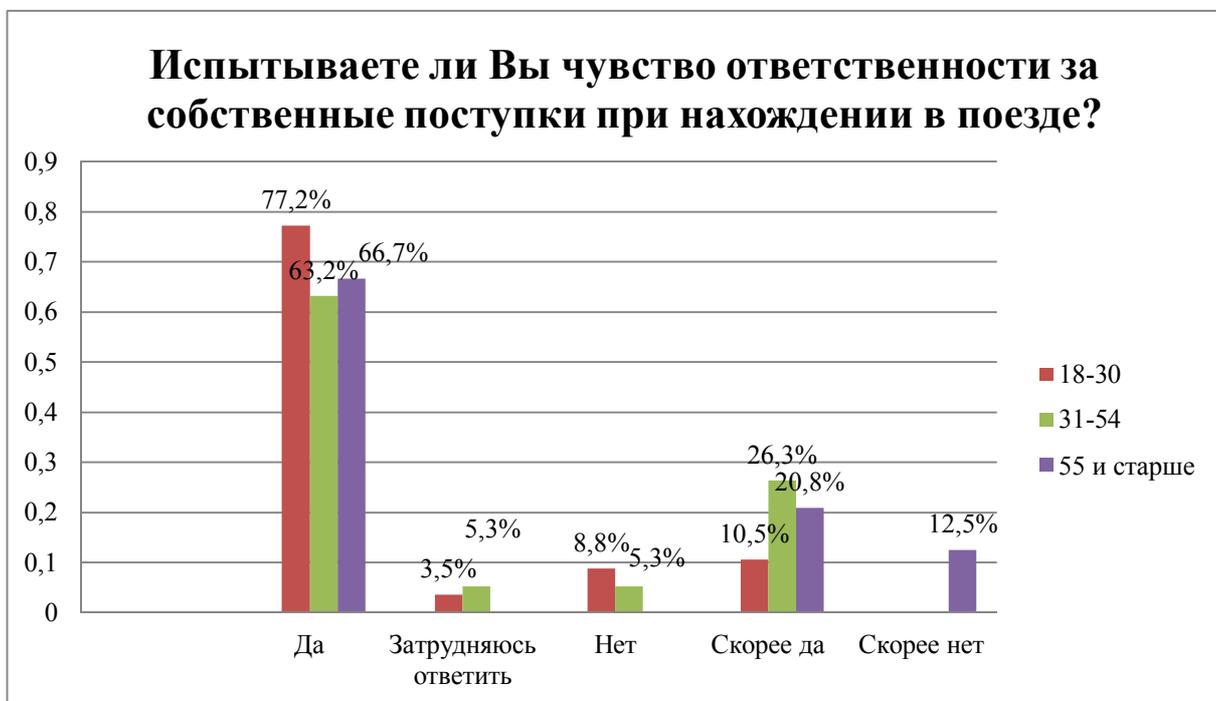


Рисунок 18

Можем отметить сознательность всех возрастных групп, в любом возрасте люди несут ответственность за свои поступки, поскольку это неотъемлемая часть воспитания и жизни в обществе.



Рисунок 19

Большая часть респондентов прислушивается к мнению большинства, для того, чтобы избежать столкновений и конфликтов, так как пассажиры купе – это малая группа, но каждый человек имеет свое мнение и взгляды на некоторые вопросы.



Рисунок 20

Большинство респондентов прислушиваются к мнению большинства в вагоне, для того, чтобы избежать столкновений и конфликтов, но как отмечалось ранее, каждый человек имеет свое мнение и взгляды на некоторые вопросы. Вагон – это большое количество постоянно сменяющихся людей. Также есть определенные правила поведения для пассажиров, которых все стараются придерживаться в связи с этим можно ограничить количество мнений и все сводится к какому-то общему.



Рисунок 21

1. Некоторые люди специально выбирают данный вид транспорта для поездок, поскольку им нравится любоваться природой, шум поездов, размеренное путешествие, возможность отдохнуть и подумать обо всем.

2. Существует типаж людей, который выбирает данный вид транспорта из-за низкой цены, удобства, но их гнетет несменяющаяся обстановка вагона, невозможность выйти на улицу в любое время, невозможность удовлетворить потребности как, например, покурить. Постоянное сонное состояние, укачивание от дороги, поэтому многим путешествие в поезде сил не прибавляет, а только отнимает.



Рисунок 22

По данным, приведенным выше, выявляется тенденция, что пассажиры редко контактируют между собой. Можно предположить, что контакт происходит в основном из-за банальных вопрос-ответов или же просьб о помощи. Также те, кто путешествует компанией, редко нуждаются в данном общении. Но есть определенный процент людей, которые не стесняются общаться и заводить новые знакомства.

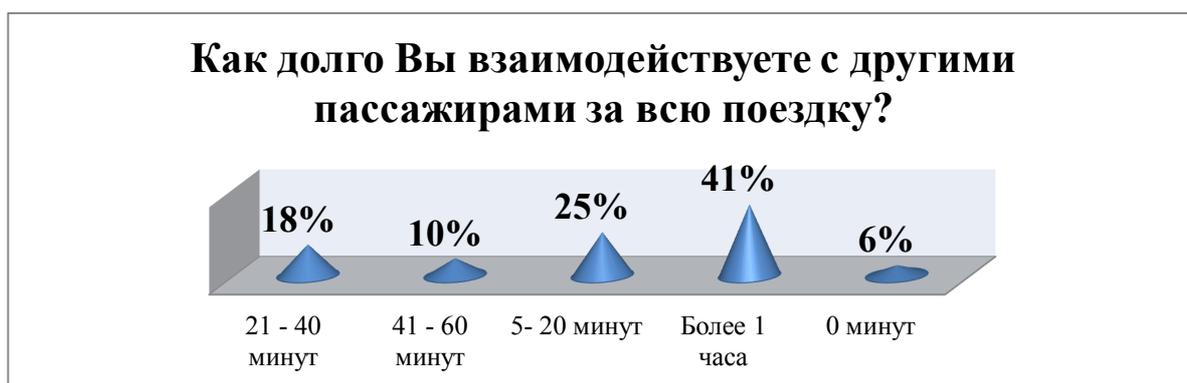


Рисунок 23

В основном контакт между пассажирами происходит более часа, возможно, во время знакомства появляются общие темы, на которые приятно погово-

ритель. Временной интервал общения составляет 5-20 минут, как отметили часть респондентов, возможно, это разговор за приемом пищи или по бытовым вопросам, далее идет 21-40 минут, 41-60 и есть определенный процент, кто вообще не контактирует

Таблица 5 – Люди в купе

Кем Вам приходятся люди в купе?		
1	Знакомый	19%
2	Друг	12%
3	Родственник	17%
4	Незнакомый человек	44%
9	Другое	8%

Большинство человек в купе путешествуют одни, поскольку большая часть респондентов ответили, что их попутчик – это незнакомый человек, а дальше соответственно отмечаются связи: друг, родственник, знакомый (может считаться и тот, с кем завязались связи в купе).

Таблица 6 – Деятельность в вагоне

Каким образом Вы пытаетесь разнообразить свою деятельность в вагоне?	
Читаю книги, слушаю музыку, играю в игры	27%
Разговариваю	16%
Пью чай, кушаю	9%
Ничем	8%
Нет ответа	40%

Большинство респондентов пытаются разнообразить свою деятельность в поезде путем прочтения книг, прослушивания музыки, какими-либо играми. На втором месте по рейтингу ответов были разговоры, при помощи которых фор-

мируются квазигруппы, на фоне сходства интересов людей, а также остальные респонденты предпочитают пить чай, кушать, также определенное количество людей не пытается разнообразить свою поездку и почти половина респондентов не дали ответа.

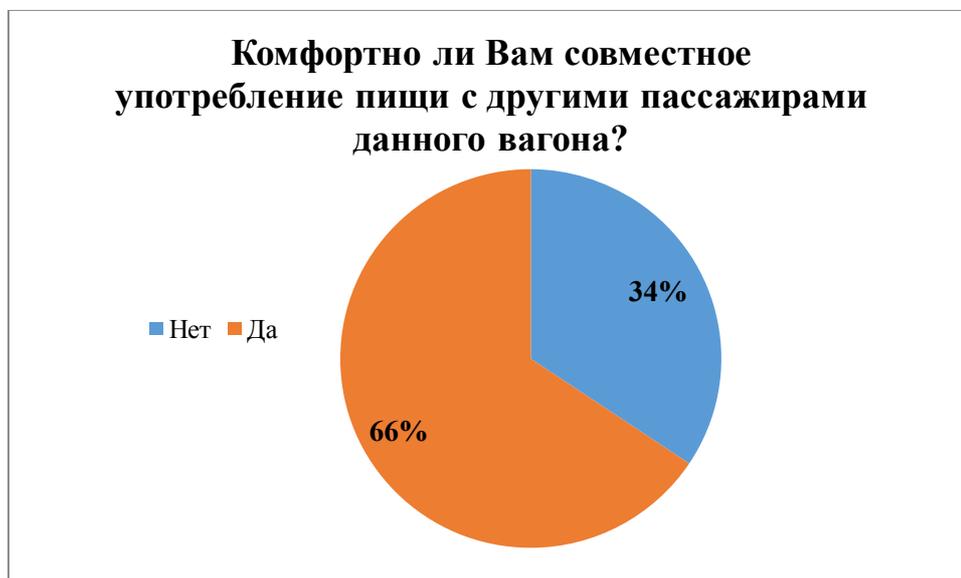


Рисунок 24

Об употреблении пищи с другими пассажирами вагона можно отметить, что люди в большинстве не стесняются принимать пищу при других, поскольку альтернативной возможности нет. Это экзистенциальная человеческая потребность сравнима с кафе либо приемом пищи на ходу. Однако есть определенная категория людей, которая испытывает дискомфорт при употреблении пищи с другими. Можно предположить, что вагон – не единственное место, у данных людей есть принципиальные психологические установки.



Рисунок 25

Интерпретируя данным таблицы, можно сказать, что респонденты ответили поровну, поскольку в вагоне одинаковое количество верхних и нижних мест.

Посмотрим, кто же чаще является пассажиром верхнего/нижнего места:

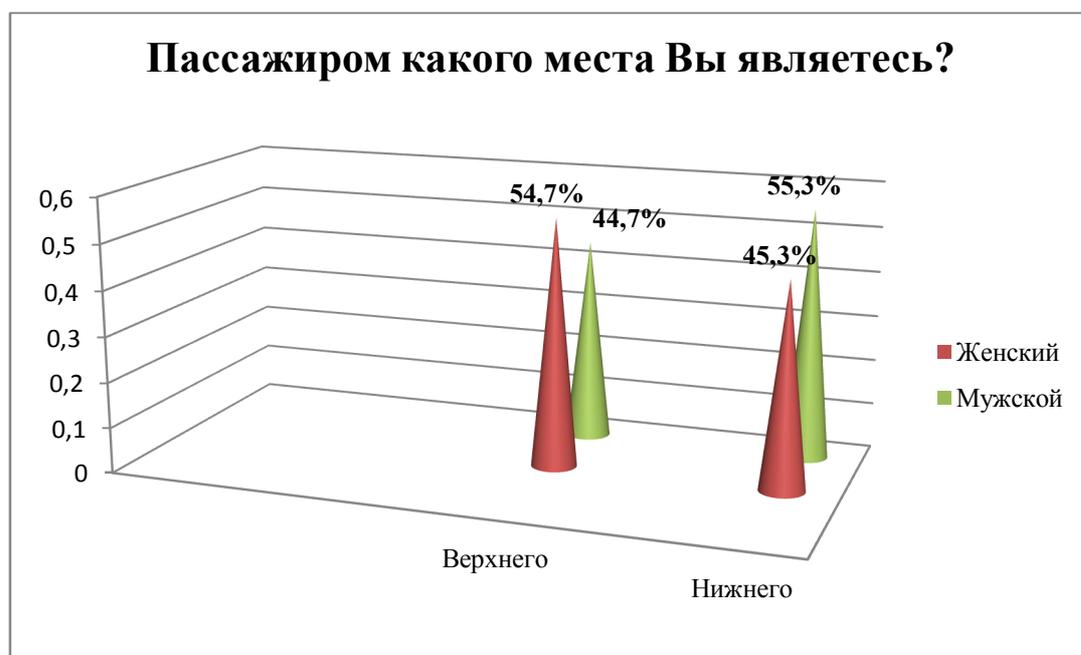


Рисунок 26

На этот вопрос разделились голоса мужчин и женщин, но женщины чаще оказываются пассажирками верхнего места. Можно предположить, что девушке по своему телосложению легче забраться на верхний ярус и немаловажным аспектом является рост. Мужчины бывают слишком высоки и, как следствие, создают помехи в «габарите» коридора, что мешает остальным пассажирам вагона.

Что касается возраста:

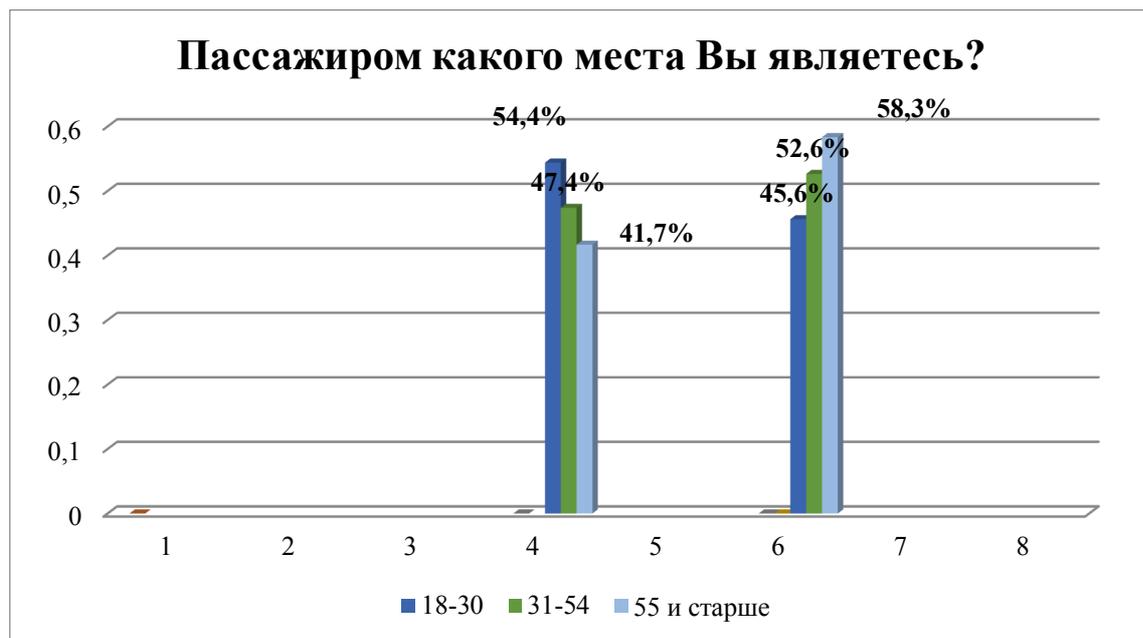


Рисунок 27

Люди возрастной категории 31-55, 55 и старше чаще оказываются пассажирами нижнего места. Это связано, несомненно, с возрастом, наличием маленьких детей и стремлением к комфорту. Чаще молодым людям приходится быть пассажирами верхних мест, так как они физически более мобильны и гибки.

Уступите ли вы свое место пассажирам с верхней полки на весь путь следования?

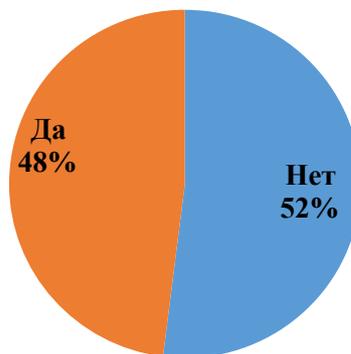


Рисунок 28

На данный вопрос получены следующие ответы. Мнение между пассажирами разделилось поровну, поскольку есть люди пожилые или с детьми, которые целенаправленно покупают нижние места по состоянию здоровья, вещи хранятся рядом, в любое время можно принять пищу, воспользоваться уборной, если требуется. Более молодые готовы уступить свое место, поскольку им не принципиально, так же, как и мужчина может уступить нижнее место и пойти на встречу своему попутчику.

Уступите ли Вы свое место пассажирам с верхней полки на время?

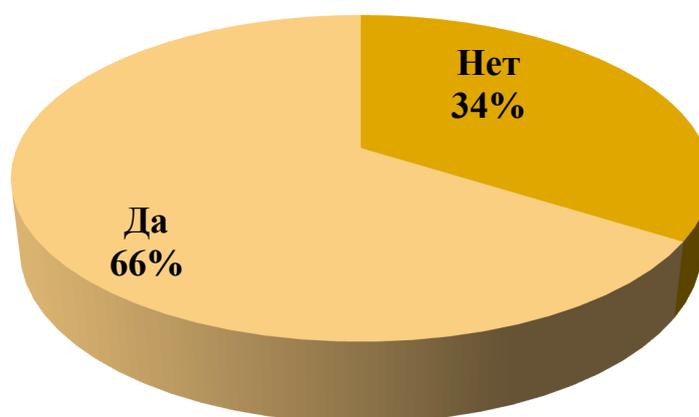


Рисунок 29

По данным приведенным выше можно сделать вывод о том, что пассажирам на время уступить свое место не составляет труда, поскольку есть в вагонах боковые места, в которых не совсем комфортно следовать весь путь, также по состоянию здоровья, может укачать и стать плохо.

Далее выясним, кто готов уступить свое место пассажиру с верхней полки:



Рисунок 30

Как мы видим, по данным диаграммы мужчины, имеющие правильное воспитание, готовы уступить место на весь путь следования. Женщины в меньшей степени готовы уступить свое место на время поездки, но, тем не менее, есть и такие.

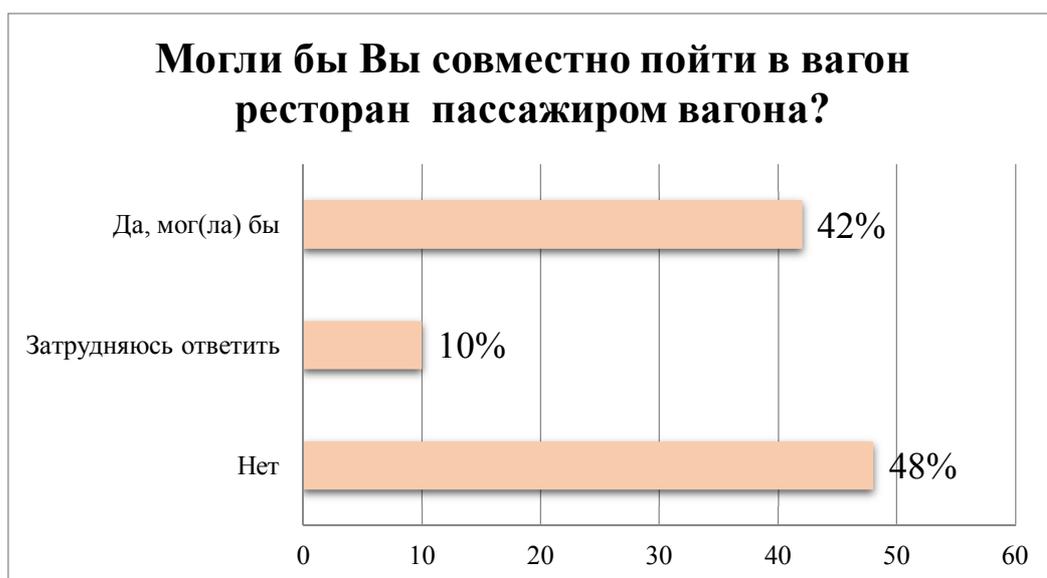


Рисунок 31

Во время нахождения в поездке появляются новые знакомства, следовательно, сходить за компанию не составляет проблем, но также есть и те, кто менее общителен и не могут переступить свои личные рамки.

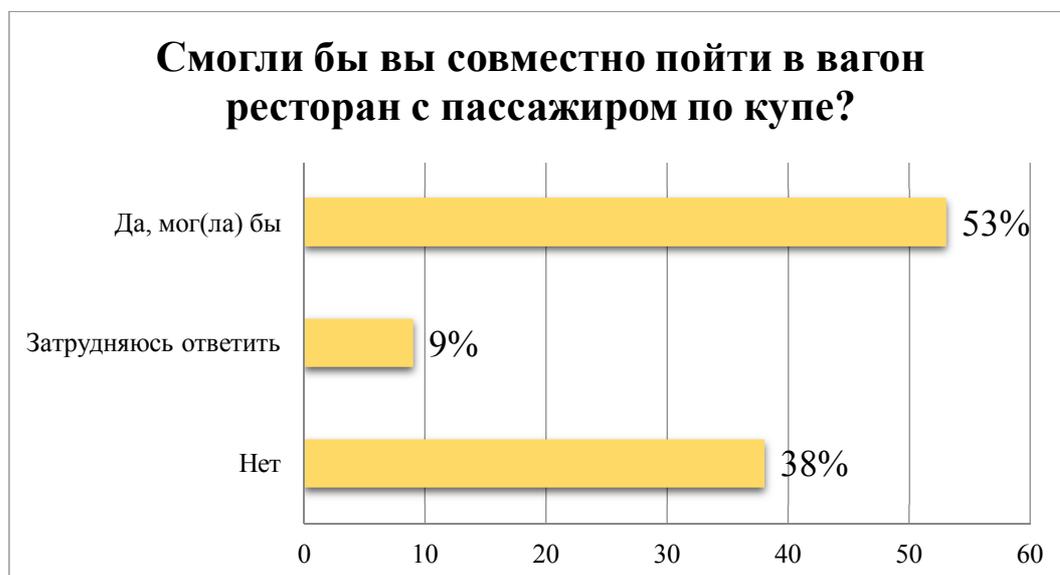


Рисунок 32

Во время нахождения в поездке появляются новые знакомства, следовательно, сходить за компанию не составляет проблем. Респонденты не считают проблемой посетить вагон ресторан с соседом по купе, поскольку там малая

группа и знакомства происходят чаще в данной малой группе, но также есть и те, кто менее общителен и не могут переступить свои личные рамки.

Таблица 7 – открытый вопрос

Охарактеризуйте атмосферу в вагоне.	
Дружеская	19%
атмосфера взаимного уважения	43%
«каждый сам за себя»	36%
нездоровая, нетоварищеская атмосфера	1%
другое (<i>напишите, что именно</i>)	1%

По ответам, полученным от респондентов можно сказать, что лидируют ответы атмосфера взаимного уважения, что не может не радовать, общество воспитано культурно и достойно, «каждый сам за себя» ответ можно расценить как положительный, поскольку каждый старается соблюдать личные границы попутчика. А также часть пассажиров отмечают, что обстановка в вагоне стоит дружеская, что гарантирует отличное время прохождение в пути.

Оцените вероятность того, что Вы будете контактировать после поездки с людьми, которыми познакомились в вагоне?

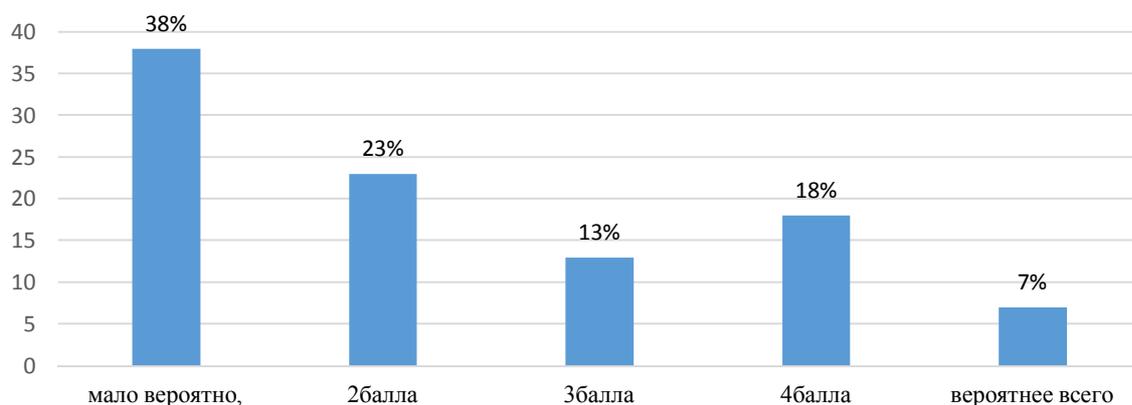


Рисунок 33

Исходя из диаграммы можно сделать вывод о том, что знакомства в поезде не носят серьезный, долгий характер, это больше возможность скрасить

свою поездку. Также респонденты допускают возможность связи в дальнейшем, но скорее всего это будут близкие по духу люди. Также знакомства носят неформальный характер из-за расстояния.

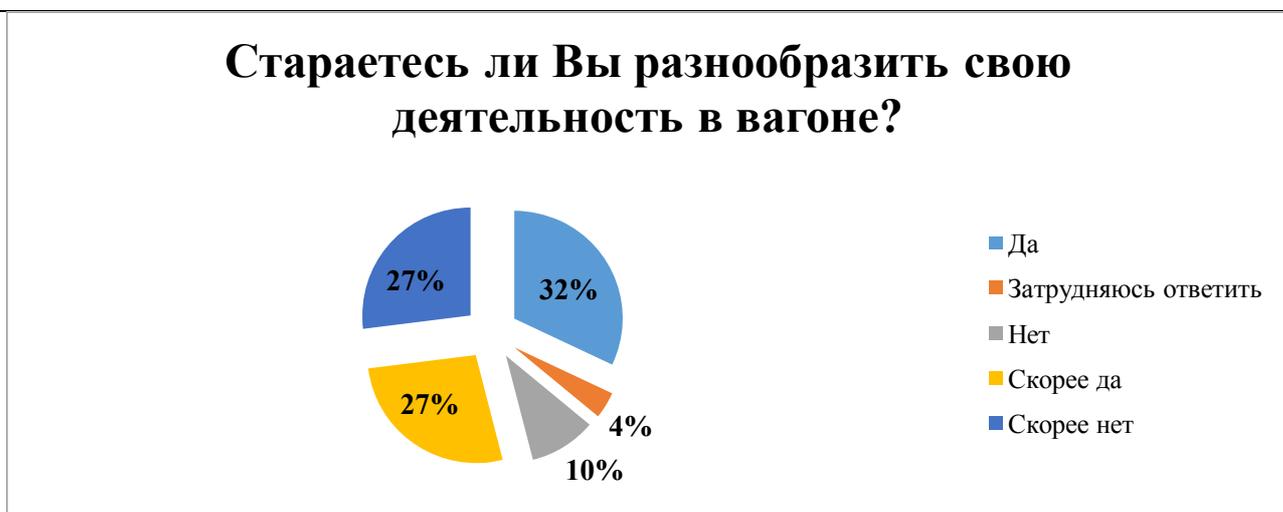


Рисунок 34

Большинство пассажиров-респондентов старается разнообразить свое времяпровождение в поезде. Монотонное времяпровождение в поезде дальнего следования является депрессивным, поэтому пассажиры организуют совместные игры.

Так можно заметить, что есть респонденты, которые, не пытаются разнообразить свою деятельность, отдавая предпочтение одиночеству, есть и те, кто вовсе безразличен к окружающей обстановке.

Общие выводы по исследованию.

1. Квазигруппы формируются на основе одинаковых условиях жизни людей.

Данная гипотеза подтвердилась в ходе исследования, так как условия в поезде у всех одинаковые, несмотря на различия местонахождения в купе или плацкарте. Как мы видим некоторые вопросы касаются комфортабельности поездок не решены, а именно: наличие душа, достаточного количества розеток, холодильной камеры и другие вопросы. Несмотря на это, люди находясь в одинаковых условиях, находят точки соприкосновения.

2. Как правило, квазигруппы появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер (например, только беседа и никаких других видов действий).

Данная гипотеза в ходе исследования подтвердилась, квазигруппы действительно носят случайный характер. Люди объединяются для решения вопросов о их комфортном перемещении, а также для банального удовлетворения базовой потребности в общении.

3. Основным механизмом формирования и развития является - циркулярная реакция (нарастающее взаимонаправленное эмоциональное заражение).

Данная гипотеза подтверждается, люди в определенный момент испытывают свои биологические потребности, в еде, сне, общении, таким образом, запускается механизм циркуляции реакций, человек обращается к своему попутчику с вопросами: о походе в вагон ресторан, о приглушении света, о возможности посидеть на нижнем месте, получая от данного взаимодействия эмоциональное заражение.

4. При социальном взаимодействии в квазигруппах люди обладают такими социальными установками, как: внушаемость; анонимность; спонтанность; неуязвимость.

Данная гипотеза не подтвердилась в исследовании, так как человек, взаимодействуя в квазигруппах, имеет полное право на приведенные выше установки в условиях поездки на дальние расстояния.

5. Квазигруппы имеют следующие отличительные черты: спонтанность образования; неустойчивость взаимосвязей; односторонность взаимодействия (либо восторг, либо протест, либо прием информации); кратковременность совместных действий.

В ходе исследования подтверждается данная гипотеза, поскольку в поезде люди объединяются для каких-либо мимолетных целей: поиграть в настольные игры, поговорить, сходить в вагон ресторан, доехать до места следования, все данные действия имеют свою цель, но носят неформальный характер и происходят в краткий промежуток времени.

2.2 Социальные особенности взаимодействия внутри квазигрупп различными пассажирскими группами (по результатам глубинного интервью)

Исследование проводилось среди населения города Благовещенска в мае 2021 года.

Объект исследования: пассажиры железнодорожных перевозок дальнего следования.

Предмет исследования: социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования.

Цель работы: выявить разновидности и механизмы формирования социальных взаимодействий в пассажирских квазигруппах.

Методика опроса: глубинное интервью.

Тип выборки: целевая.

В глубинном интервью примут участие респонденты трёх типов (типичные, нетипичные и эксклюзивные пассажиры). Внутри каждого типа будет применен метод «снежный ком». Метод отличается достаточно большой свободой по месту проведения интервью.

Общий объем выборки: 9 респондентов. Данный объем выбран исходя из принципов: экономичность, представительность, опыт социологических служб.

Таблица 8 – объект исследования был разделён на три группы:

Группа	Пол	Возраст
Типичные	Женщины	18 – 30
	Мужчины	18 – 30
		55 и старше
Нетипичные	Женщины	Старше 30
	Мужчины	31 – 54
Эксклюзивные	Женщины	18 – 30

В начале анкеты были заданы фильтрующие вопросы, которые отсеивают некомпетентных респондентов. Далее были заданы вопросы, выявляющие

факторы формирования пассажирских квазигрупп. После следовали вопросы, выявляющие механизмы формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп. Далее располагаются вопросы о социальных установках при взаимодействии в пассажирских квазигруппах. После были заданы вопросы выявляющие отличительные черты пассажирских квазигрупп. В конце были заданы вопросы социально-демографического характера о семейном положении, ценностных ориентациях, социальном положении и уровня дохода.

Это позволило выявить особенности в каждой демографической группе по ряду рассматриваемых проблем.

Логика построения анкеты:

Основой текстового содержания гайда являются теоретические знания формирования и развития квазигрупп, а также знания из общей социологии в работах:

1. Гидденс Э. Мятежи, толпы и другие формы коллективного действия // Диалог. №7. 2001

2. Давыдов С.А Лекция №6 Социальные общности. Социальные квазигруппы. Социальный феномен толпы. Особенности поведения людей в толпе // Социология. Конспект лекций. — М.: Эксмо, 2008. - 160с.

3. Кареева С.Г. Классики социологической мысли о социальном взаимодействии // Социально-гуманитарные знания. - ГУП МО: «ОреховоЗуевская типография». - 2008. - № 6. - 0,5 п.л.

4. Лебон Г. Толпотворение // Новое время. №3. 1998

5. Миллз Т.М. О социологии малых групп // Американская социология. — М.: Прогресс, 1972. — С. 82-93.

6. Под общей редакцией Мягкова А.Ю. // Социология. Основы общей теории. — М.: Флинта: НОУ ВПО «МПСИ», 2011.

Анализ и интерпретация данных

1. Выяснить: имя, возраст, образование, место работы, учебы и уровень личного дохода в месяц?

Типичные

Респондент № 1. 26 лет. Образование высшее полное. Работаю я в химической лаборатории, доход мой составляет 50000 рублей.

Респондент № 2. 23 года. Средне - профессиональное. Я работаю машинистом насосных установок, ну и на руки я получаю чистыми 40000 рублей.

Респондент № 3. 56 лет. Образование средне специальное. Работаю механиком, доход 60 000 в месяц.

Нетипичные

Респондент № 4. 48 лет. Средне – техническое образование. Я работаю воспитателем, мой доход составляет 30 – 32 тысячи в месяц.

Респондент № 5. 32 года. Высшее образование химик аналитик. В данный момент работаю криминалистом в полиции. Доход мой составляет 46 000.

Респондент № 6. 38 лет. Полное высшее образование. Я индивидуальный предприниматель, занимаюсь страховками, зарабатываю около 90000 в месяц.

Эксклюзивные

Респондент № 7. 25 лет. Высшее образование. В данный момент я работаю администратором салона красоты, мой личный доход около 40 тысяч в месяц.

Респондент № 8. 28 лет. Средне- специальное образование. По профессии я учитель физической культуры, сейчас сижу в декрете. Доход у меня составляет 9000 рублей.

Респондент № 9. 20 лет. Средне - профессиональное образование. Учитель начальных классов, 30000- 35000 рублей.

2. Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Типичные

№ 1. Всё устраивает, только вот хотелось бы побольше розеток в вагоне

№ 2. В новых вагонах полностью удовлетворяют условия, а в старых

нет.

№ 3. В каких-то вагонах да, в каких-то хотелось бы лучше.

Нетипичные

№ 4. Удовлетворяют только новые поезда, в которых есть кондиционер и вообще комфортно ездить, а в старых, конечно, нет таких условий как в новом. Хотелось бы и лучше.

№ 5. В основном я выбираю для поездки купе, поэтому меня очень устраивает помещение. Конечно мало розеток, а так в общем не плохо. Удобная мебель, на которой и посидеть, и прилечь крайне приятно.

№ 6. Если говорить о моём последнем поезде, то я могу сказать, что нет, так как был старый вагон, где нет нормальных туалетов и розеток даже.

Эксклюзивные

№ 7. Ну, на мой взгляд, все довольно-таки неплохо, когда я ездила в последний раз, все было чисто, мне понравилось.

№ 8. Нет, меня не удовлетворяет. В последний раз ездила в купе, билет дорогой, а вагон старый.

№ 9. Условия полностью удовлетворяют, только в новых вагонах. В старые вагоны было бы неплохо добавить кондиционеры и розетки.

Большинство респондентов ответили, что они не удовлетворены предоставляемыми условиями в старых вагонах, так как где - то нет нормальных туалетов, не хватает розеток и, вообще, хотелось бы получше. Если говорить о новых вагонах, то респонденты удовлетворены, предоставляемыми условиями, а именно помещением, имеющемся оборудованием, мебелью, мягким инвентарём и местом для хранения личных вещей.

**3. Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы?
(Отсутствие розеток, холодильной камеры);**

Типичные

№ 1. Безусловно.

№ 2. Конечно, ну допустим иногда бывает такое, что зарядка отсутствует, поэтому приходится у других пассажиров просить Power- bank.

№ 3. Бывает, что да.

Нетипичные

№ 4. Конечно решаем, потому что иногда не хватает розеток в вагоне и приходится договариваться, чтобы по очереди, так как сегодня у каждого человека есть телефон и каждому необходимо оставаться на связи.

№ 5. Например, проблемы с розеткой решаемы если твои соседи в купе идут на компромисс. Т.е. пользуемся розеткой по очереди. Но и из-за их нехватки иногда неудобно, потому что нужно зарядить телефон, и все разетки заняты.

№ 6. Ну, когда мы ездили, нам категорически не хватало розеток, хорошо у моего соседа по купе был тройник и все пассажиры приходили к нам, чтобы подзарядить свой телефон. Общими силами пытались решить проблему, так сказать.

Эксклюзивные

№ 7. Нет, не сталкивалась с таким.

№ 8. Да, в большинстве случаев с соседкой или соседом по купе.

№ 9. Встречаются пассажиры, которые не идут на контакт, но чаще всего возникшие вопросы решаем сообща.

Большинство опрошенных на данный вопрос ответили, что решают проблемы коллективно с другими пассажирами. Наиболее актуальная проблема, которую пассажиры решают сообща, является нехватка розеток. Основные пути её решения, по мнению респондентов использование вспомогательных средств (тройник или Power- bank).

4. Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Типичные

№ 1. Да, прибегаю. Если нужна минимальная помощь, в плане что-то подать или попросить уступить место...

№ 2. Да, прибежал пару раз. Была такая ситуация, что с ногой проблема была и трудно было закинуть свой багаж, поэтому пришлось попросить помощи.

№ 3. Бывает иногда где – то пьяного нужно остановить, собираемся с пассажирами и принимаем решение.

Нетипичные

№ 4. Это да иногда прошу, что-то подать или помочь с сумками.

№ 5. Конечно прибегаю. Так как я езжу к родственникам то воду с собой много вещей. И при необходимости прошу других пассажиров мне помочь их закинуть на верхнюю полку или же вынести.

№ 6. Да, если мне, что-то нужно, например, сахар или соль...

Эксклюзивные

№ 7. Не помню, чтоб я прибегала к помощи других пассажиров, наверное, такого не было.

№ 8. Да прибегаю, если мне нужно, что поднять на 3 полку или, наоборот, достать. Ещё у меня ребёнок и поэтому, я часто прошу помочь мне с сумками.

№ 9. Бывают случаи, когда приходится попросить помощи другого пассажира, чаще всего из-за отсутствия каких-то вещей (забыла, к примеру, влажные салфетки, зарядку и т.д.).

В основном, пассажиры в поездах дальнего следования, прибегают к помощи других, в большинстве случаев к своим соседям по купе, для того чтобы попросить помощи: с сумками (поднять на 3 полку или, наоборот, достать), с забытыми вещами и тому подобное.

5. С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Типичные

№ 1. Со знакомства, узнаю имя человека и куда он держит свой путь.

№ 2. Ну по стандарту, здравствуйте, как вас зовут, куда едите.

№ 3. Знакомимся, предлагаем попить чай и вот так завязывается диалог и пошла сама беседа.

Нетипичные

№ 4. *Общение происходит с того, например, вместе сесть пообедать. А за обедом можно вместе и поговорить, и покушать хорошо. Вот так и завязывается разговор в общем.*

№ 5. *Я обычно молчу пока со мной не начнут разговаривать. А если же уже спросили, то как минимум поддержу разговор. Общение обычно начинается с вопроса "А в какой город вы направляетесь?"*

№ 6. *Я привык к тому, что люди сами начинают заводить темы для разговоров. В последний раз, например, мой сосед по купе сам начал разговор, а я просто поддерживал диалог.*

Эксклюзивные

№ 7. *Обычно для начала я здороваюсь, могу спросить имя и немного, так сказать, познакомиться, узнать, куда он направляется.*

№ 8. *Говорю, здравствуйте, куда едите????*

№ 9. *Если приходится первой начать диалог с незнакомым пассажиром, начинаю со знакомства.*

Чаще всего респонденты начинают общение с неизвестными пассажирами со знакомства: «Здравствуйте. Как вас зовут? В какой город вы направляетесь?». Есть и те, кто привык к тому, что люди сами начинают заводить темы для разговоров. Связано это с тем, что у всех разные типы характеров, есть экстраверты, которые направлены на других, они общительные и больше заинтересованы в изучении внешнего мира, а есть интроверты, которые заинтересованы в том, чтобы найти интерес к себе, малообщительные.

6. Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Типичные

№ 1. *Да, я испытываю чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде.*

№ 2. *Да испытываю, потому что рядом люди, окружение и как бы ночью не посидишь и не пошумишь. [Смеётся]*

№ 3. Конечно.

Нетипичные

№ 4. Конечно, за свои поступки нужно отвечать, некоторые правда вызываясь себя ведут и безответственно ко всему относятся.

№ 5. Испытываю, ибо мои поступки могут повлиять и на моё окружение.

№ 6. Да, я веду себя прилично, потому что понимаю, что рядом со мной едут и другие пассажиры.

Эксклюзивные

№ 7. Да, я считаю, что поезд - это общественные место, и, чтобы в вагоне все было в порядке, нужно быть аккуратной и ответственной, вдруг я когда-то снова окажусь в нём.

№ 8. Да, конечно.

№ 9. Всегда испытываю чувства ответственности за собственные поступки, независимо от места моего нахождения.

Абсолютно все респонденты испытывают чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде, так как поезд - это общественные место, и, чтобы в вагоне все было в порядке, необходимо вести себя аккуратно и ответственно.

7. Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Типичные

№ 1. Да, я прислушиваюсь к мнению большинства и в купе, и в вагоне.

№ 2. Да, прислушиваюсь.

№ 3. Иногда да, иногда нет, всё зависит от ситуации.

Нетипичные

№ 4. Обязательно.

№ 5. Да прислушиваюсь. Мне важно, что думают люди, которые сопровождают меня в течение нескольких дней.

№ 6. Да, если это касается элементарно, например, открыть окно или закрыть. Чтобы другим пассажирам тоже было комфортно.

Эксклюзивные

№ 7. Да, по крайней мере стараюсь это делать.

№ 8. Если честно, то нет. Иногда моё мнение расходится с другими, ну бывает, иногда совпадает.

№ 9. Если согласна с мнением остальных, то прислушиваюсь, если нет, поступаю по-своему.

В большинстве случаев респонденты прислушиваются к мнению большинства, для того, чтобы избежать столкновений и конфликтов, так как купе — это малая группа. Есть те, которые не прислушиваются к большинству, так как их мнение расходится с другими. Данное явление связано с тем, что каждый человек имеет своё мнение и взгляды на некоторые вопросы.

8. Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Типичные

№ 1. Испытываю интерес и какое-то воодушевление, потому что каждый раз это новые приятные знакомства, новые люди, новые интересные истории.

№ 2. Больше всего стресс, наверное, во - первых далеко ехать, во - вторых, как- то всё неудобно.

№ 3. Бывает стресс, когда внештатные ситуации, бывает весело и всем хорошо. Я часто езжу на поездах, поэтому всегда по-разному.

Нетипичные

№ 4. Меня переполняют эмоции, я восхищаюсь природой и чувствую какой – то уют, если еще и с пассажирами повезло... В общем, у меня только положительные эмоции, хочется в этом поезде ехать и ехать ещё дальше.

№ 5. В большинстве переживание, потому что тебя окружают незнакомые люди и ждёт долгая поездка.

№ 6. Сначала мне хорошо, я расслабляюсь, а потом мне надоедает эта монотонность. Да и, вообще, я человек не очень эмоциональный.

Эксклюзивные

№ 7. Я очень устую обычно от таких поездок, но мне нравится путешествовать. Поэтому я испытываю, как и радость в начале, так и усталость уже в конце.

№ 8. Скорее всего положительные эмоции.

№ 9. Я люблю находиться в поездах дальнего следования, мне нравятся поездки, поэтому у меня только положительные эмоции.

Мнение респондентов по поводу данного вопроса разделилось поровну. Некоторые респонденты испытывают интерес и какое-то воодушевление, потому что каждый раз это новые приятные знакомства, новые люди, новые интересные истории, а другие респонденты испытывают стресс, так как их окружают незнакомые люди и ждёт долгая и монотонная поездка. Есть и те, кто в начале поездки чувствует себя хорошо, но позже на них находит стресс.

9. Чувствуете ли Вы прилив силы, находясь в поезде?

Типичные

№ 1. Я чувствую умиротворение, хочется сесть за работу, которая требует сосредоточенности.

№ 2. Не особо.

№ 3. Иногда бывает, когда хороший собеседник или в купе народ весёлый, есть о чём поговорить, тогда конечно, да.

Нетипичные

№ 4. Конечно чувствую, я люблю природу, общаюсь с интересными людьми, в общем я расслабляюсь и отдыхаю.

№ 5. Скорее упадок, поездки меня утомляют.

№ 6. Первые два дня да, а потом скорее всего отлив сил. [Смеётся]

Эксклюзивные

№ 7. Наверное, первые пару часов, когда я сажусь в него с хорошим настроением и радуюсь, что от этой поездки получу крутые впечатления.

№ 8. Да.

№ 9. Чувствую прилив сил, потому что есть возможность отдохнуть от рутины и подумать о своём.

Мнение респондентов по поводу данного вопроса разделилось поровну. Некоторые чувствуют прилив сил и умиротворение, потому что есть возможность отдохнуть от рутины и подумать о своём, им хочется сесть за работу, которая требует сосредоточенности. А некоторые наоборот чувствуют упадок сил, так как поездки на дальнее расстояние их утомляют.

10. Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Типичные

№ 1. Я часто контактирую с другими пассажирами;

№ 2. В пределах купе постоянно, а например, с другими людьми вагона и с проводниками, контактирую только когда стою в очереди, чтобы набрать воды или ещё что-то.

№ 3. Конечно, без этого никак, что за поездка без взаимодействия с пассажирами.

Нетипичные

№ 4. Контактую часто со своими пассажирами, которые непосредственно находятся в моём купе. А с дальними пассажирами я не контактирую.

№ 5. Да, даже не смотря на то что я первая не начинаю разговор. Я очень разговорчивый человек.

№ 6. Да с людьми, которые со мной в купе то очень часто, а с другими, которые находятся в соседних купе редко.

Эксклюзивные

№ 7. Все зависит от пассажиров, если я вижу, что человек добрый и общительный, то почему бы и не пообщаться с ним, но такое бывает не всегда.

№ 8. Каждый раз, когда я еду. С кем-нибудь да общаемся.

№ 9. Контактую с другими пассажирами довольно часто.

Все респонденты ответили, что довольно часто контактируют между собой. В большинстве случаев пассажиры контактируют с теми, кто находится с

ними в одном купе, а с другими людьми вагона и с проводниками, контактирую только когда стоят в очереди, чтобы набрать воды или ещё что-то. Некоторые ответили, что всё зависит от пассажира, если человек добрый и общительный, то они не против пообщаться с ним.

11. Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Типичные

№ 1. Мне комфортно совместное употребление пищи с другими пассажирами.

№ 2. Да комфортно.

№ 3. Если люди простые и располагают к себе, то да комфортно, но чаще всего нет, но в основном стараюсь семьёй или с близкими садиться за стол.

Нетипичные

№ 4. Конечно, в этом и заключается сближение.

№ 5. Почему нет? Я не особо обращаю внимание на других пассажиров. Но если я уже более привыкла к обстановке, то мне становится более комфортно.

№ 6. Да, беседа за приёмом пищи лучше идёт.

Эксклюзивные

№ 7. Да, меня все устраивает.

№ 8. Нет, не комфортно. Лучше одной или со своей семьёй.

№ 9. Я не испытываю дискомфорт при совместном употреблении пищи.

В большинстве случаев респонденты не стесняются кушать при других, поскольку другой возможности покушать нет, это обычная человеческая потребность. Также они считают, что приём пищи сближает их и это отличная возможность поближе познакомиться с другим человеком. Есть и те люди, которые испытывают дискомфорт при употреблении пищи с другими, но можно предположить, что у данных людей есть психологические установки на этот счет.

12. Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Типичные

№ 1. Если люди будут мне приятны, я могу пойти с ними в вагон-ресторан.

№ 2. Да если хорошие люди, то обязательно схожу.

№ 3. Могу, почему нет.

Нетипичные

№ 4. Да могу, если будет приятен человек.

№ 5. Если предложат, почему бы и нет.

№ 6. Да, можно конечно, желательно за счёт того, кто позвал в вагон-ресторан.

Эксклюзивные

№ 7. Если я с ними подружусь, то да, могу сходить с ними.

№ 8. Если познакомимся и сдружимся, то да. Не вижу здесь ничего плохого.

№ 9. Если мне приятна компания других пассажиров, то я спокойно могу посетить с ними вагон-ресторан.

Все респонденты ответили положительно на данный вопрос, можно сказать, что во время нахождения в поездке появляются новые знакомства, следовательно, сходить за компанию в вагон-ресторан не составляет проблем.

13. Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Типичные

№ 1. Для меня более приемлемы разговоры с пассажирами;

№ 2. Настольные игры, люблю играть в карты с другими пассажирами.

№ 3. В основном разговоры.

Нетипичные

№ 4. Совместный приём пищи, ещё очень люблю разгадывать кроссворды с другими пассажирами, дома себе такого не позволишь, так как не хватает даже времени.

№ 5. Более всего это настольные игры и разговоры. В разговорах можно почувствовать себя более расслабленным человеком.

№ 6. Разговоры и приём пищи, это всё скрашивает монотонность поездки.

Эксклюзивные

№ 7. Наверное, разговоры, всегда интересно узнать, куда направляется пассажир, вдруг мы едем в одно место.

№ 8. Разговоры и игры настольные.

№ 9. Для меня приемлемы беседа, различные игры, прослушивание музыки, совместный приём пищи.

Мнение респондентов по данному вопросу разделилось, для некоторых приемлем больше разговор с другими пассажирами, для других настольные игры и совместный приём пищи.

14. Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Типичные

№ 1. Я считаю, что общее времяпровождение может повлиять на большее сплочение пассажиров, также наличие какой – то общей проблемы.

№ 2. Общее времяпрепровождения, и какая - то ситуация, которая касалась бы всех пассажиров.

№ 3. Иногда объединяет наличие какой – то общей проблемы.

Нетипичные

№ 4. Мне кажется могут сплотить какие-то настольные игры. А в большинстве случаев, конечно, сплочает какая-то проблема, например, не хватает розеток в вагоне, и ты начинаешь диалог с пассажирами уже с другого купе.

№ 5. Думаю во многом влияет комфорт и вообще обстановка в вагоне. Если люди чувствуют себя комфортно, то они доброжелательно относятся к окружающим.

№ 6. Наличие какой-то проблемы или общее дело, игра или беседа.

Эксклюзивные

№ 7. Даже не знаю. Может быть, если бы в вагонах раздавали какие-то настольные игры, чтобы пассажиры могли поиграть вместе. Или провести некоторое время вместе. Вообще, я думаю, что сплочение пассажиров в поезде не очень важно, это не какой-то трудовой коллектив, которым придётся работать несколько лет вместе, ну это сугубо моё мнение.

№ 8. Сплочают игры настольные и общие проблемы как по мне.

№ 9. Мне кажется, решение какой-то патовой ситуации, или совместные игры.

В большинстве случаев, респонденты считают, что на большее сплочение респондентов могло бы повлиять совместное решение кокой-то общей проблемы или решение какой-то патовой ситуации. Также сплочает пассажиров и совместное времяпрепровождение, например, настольные игры, либо же приём пищи.

15. Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Типичные

№ 1. За всю поездку я всегда взаимодействую с пассажирами.

№ 2. Постоянно.

№ 3. Смотря куда едет человек, если далеко и вам по пути, стараешься найти контакт, а если человек скоро выходит, то совсем другое дело.

Нетипичные

№ 4. С пассажирами с моего купе я взаимодействую всю поездку.

№ 5. Всё время, пока еду до пункта прибытия.

№ 6. Всю поездку.

Эксклюзивные

№ 7. Ну дней 5 я точно проводила в поезде с одними и теми же пассажирами, и приходилось с ними взаимодействовать.

№ 8. Всегда, на протяжении поездки.

№ 9. Всю поездку.

Все респонденты ответили, что на протяжении всей поездки постоянно контактируют с другими пассажирами. Связано это с тем, что поездки все на дальнее расстояние и это время нужно как-то разнообразить, поэтому люди постоянно взаимодействуют друг с другом.

16. Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Типичные

№ 1. Вряд ли я буду контактировать с пассажирами, которые ехали со мной в одном купе, так как у каждого разные станции выхода и вряд ли мы вообще ещё когда – либо увидимся.

№ 2. Нет, конечно. Мы вообще больше не пересечёмся же.

№ 3. Нет.

Нетипичные

№ 4. Скорее всего нет, но бывает такое, что общаешься с другими пассажирами телефоном и потом можешь иногда им, что – то написать.

№ 5. Тут зависит от людей. Но в основном нет.

№ 6. Думаю нет, но номерами телефонов или аккаунтами в соц. сетях общаться можно.

Эксклюзивные

№ 7. Скорее всего, нет. Может быть я бы попробовала пообщаться с ними и дальше, но думаю, что общение не будет длиться долго.

№ 8. Нет такого не бывает, но по крайней мере у меня точно такого не было.

№ 9. Нет.

Все пассажиры ответили отрицательно на данный вопрос. Связано это с тем, что знакомства в поезде не носят серьезный, долгий характер, это больше

возможность скрасить свою поездку. Также респонденты допускают возможность связи в дальнейшем, но скорее всего это будут близкие по духу люди. Также знакомства носят неформальный характер из-за расстояния.

Общие выводы по исследованию

По результату исследования можно увидеть, что особенности между такими группами, как типичные, нетипичные и эксклюзивные не наблюдаются.

По результатам проделанной работы, опираясь на сформулированные гипотезы, можно сделать следующие выводы:

1. Данная гипотеза подтвердилась в ходе исследования, квазигруппа формируется на основе одинаковых условиях жизни людей, так как условия в поезде у всех одинаковые, не смотря на то, купе это или плацкарт, старый или новый вагон. Как мы увидели некоторые вопросы касаясь комфортабельности поездки пока на данный момент не решены: наличие биотуалета, достаточного количества розеток, холодильной камеры и другие вопросы. Несмотря на это люди находятся в одинаковых условиях, в которых они должны уметь сотрудничать.

2. Данная гипотеза подтвердилась в ходе исследования. Как правило, квазигруппы появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер (например, только беседа, совместный приём пищи или настольная игра). Квазигруппы действительно носят случайный характер. Люди объединяются для решения вопросов о их комфортном перемещении, а также для банального удовлетворения базовой потребности в общении.

3. Данная гипотеза подтвердилась в ходе исследования, основным механизмом формирования и развития является циркулярная реакция (нарастающее взаимонаправленное эмоциональное заражение), так как люди в определенный момент испытывают свои биологические потребности, в еде, сне, общении. Таким образом, в результате их удовлетворения запускается механизм циркуляции реакций, человек обращается к своему попутчику с вопросами: о походе в вагон ресторан, о приглушении света, получая от

данного взаимодействия эмоциональное заряджение.

4. Данная гипотеза подтвердилась частично. При социальном взаимодействии в квазигруппах люди обладают такими социальными установками, как:

- ❖ внушаемость;
- ❖ анонимность;
- ❖ спонтанность;
- ❖ неуязвимость.

Анализируя все ответы респондентов, можно увидеть, что такие социальные установки, как анонимность и неуязвимость были опровергнуты. Основным доказательством этого служит, то что пассажиры знакомятся друг с другом, следовательно, анонимность аннигилируется. Исходя из ответов респондентов, неуязвимость теряет значимость, данный вывод находит свое подтверждение в интерпретации вопроса об ответственности.

Такие социальные установки, как внушаемость и спонтанность подтвердились. Респонденты прислушиваются к мнению большинства, для того, чтобы избежать столкновений и конфликтов, следовательно, становятся объектом внушения. Спонтанность, в свою очередь, можно проследить в том, что пассажиры в поездах дальнего следования, прибегают к помощи других, для того чтобы попросить помощи: с сумками (поднять на 3 полку или, наоборот, достать), с забытыми вещами и тому подобное.

5. Данная гипотеза подтвердилась. Квазигруппы имеют следующие отличительные черты: спонтанность образования; неустойчивость взаимосвязей; односторонность взаимодействия (либо восторг, либо протест, либо прием информации); кратковременность совместных действий., поскольку в поезде люди объединяются для каких-либо мимолетных целей: поиграть в настольные игры, поговорить, сходить в вагон ресторан, доехать до места следования, все данные действия имеют свою цель, но носят неформальный характер и происходят в краткий промежуток времени. После поездки люди не будут контактировать с пассажирами, с которыми они ехали.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение квазигрупп стало активным и регулярным во второй половине девятнадцатого века. Большой вклад в разработку данных проблем внесли представитель русской социологической мысли Н.К. Михайловский и французские учёные Г. Лебон и Г. Тард.

Гипотеза о том, что квазигруппы формируются на основе одинаковых условий жизни людей, была подтверждена. Люди вынуждены приспособляться к данным условиям поездки, поскольку предстоит длительное странствование, которое займёт достаточно много времени.

Квазигруппы появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер (например, только беседа и никаких других видов действий). Данная гипотеза в ходе исследования подтвердилась, квазигруппы действительно носят случайный характер. Пассажиры объединяются для решения базовых потребностей, вопросов о их комфортном перемещении, а также для удовлетворения коммуникативных потребностей, которые формируются из стремления людей к сообществу и сотрудничеству.

Основным механизмом формирования и развития является - циркулярная реакция (нарастающее взаимонаправленное эмоциональное заражение). Гипотеза подтвердилась, поскольку люди испытывают свои биологические потребности, в еде, сне, общении, таким образом, запускается механизм циркуляции реакций, человек обращается к своему попутчику с вопросами: о помощи в каких-либо ситуациях, о походе в вагон ресторана, о приглушении света, получая от данного взаимодействия эмоциональное заражение.

При социальном взаимодействии в квазигруппах люди обладают такими социальными установками, как:

- ❖ внушаемость;
- ❖ анонимность;
- ❖ спонтанность;

❖ неуязвимость.

Данная гипотеза подтвердилась частично. Интерпретируя все ответы респондентов, можно увидеть, что такие социальные установки, как анонимность и неуязвимость были опровергнуты. Основным доказательством этого служит, то что пассажиры знакомятся друг с другом.

Ограниченное пространство побуждает пассажиров к социальному взаимодействию. В поезде довольно просто начать общение даже для нерешительных людей. К общению нередко располагает сама атмосфера, даже во время обсуждения бытовых вопросов можно с лёгкостью найти основу для разговора, следовательно, анонимность аннигилируется. Исходя из ответов респондентов, неуязвимость также теряет значимость, данный вывод находит свое подтверждение в интерпретации вопроса об ответственности.

Такие социальные установки, как внушаемость и спонтанность подтвердились. В большинстве своём общество конформистское, как следствие пассажиры в поездах дальнего следования прислушиваются к мнению большинства, для того, чтобы избежать столкновений и конфликтов, и как правило, становятся объектом внушения. Спонтанность, в свою очередь, можно проследить в том, что пассажиры в поездах дальнего следования, прибегают к помощи других, для того чтобы попросить помощи: с сумками (поднять на 3 полку или, наоборот, достать), с забытыми вещами и тому подобное.

Квазигруппы имеют следующие отличительные черты:

- ❖ спонтанность образования;
- ❖ неустойчивость взаимосвязей;
- ❖ односторонность взаимодействия (либо восторг, либо протест, либо прием информации);
- ❖ кратковременность совместных действий.

Гипотеза была подтверждена, поскольку в поезде люди объединяются для каких-либо мимолетных целей: поиграть в настольные игры, поговорить, сходить в вагон ресторан, доехать до места следования, все данные действия имеют свою цель, но носят неформальный характер и происходят в краткий

промежуток времени.

Вопросы, возникающие во время пути следования и касающиеся бытовой организации и удовлетворение экзистенциальных потребностей, связанные, например, (с наличием холодильной камеры, розеток, или с удобствами спального места, с установлением связей между попутчиками) важны. Именно они определяют социальное взаимодействие, которое в свою очередь является основной жизненной потребностью человека, поскольку человек, лишь взаимодействуя с другими людьми, может удовлетворить подавляющее большинство своих потребностей и интересов, реализовать свои ценностные и поведенческие интенции.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Аверьянов, Л.Я. Социология: что она знает и может / Л.Я. Аверьянов. – М.: Москва. «Социолог», 1993. – 119 с.
- 2 Агеев, В.С. Межгрупповое взаимодействие: социально-психологические проблемы / В.С. Агеев. – М., 1990. – 240 с.
- 3 Большой энциклопедический словарь. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. – 470 с.
- 4 Боровик Е.Н. Тенденции развития социальных связей в поездах: Обзор. - М., 1988.- 28с.
- 5 Вебер, М. Основные социологические понятия. / Вебер М., пер. с нем. Левиной М.И. // Избранные произведения. – М., 1990. – С. 455-491.
- 6 Вебер, М. О некоторых категориях понимающей социологии // Избранные произведения / М. Вебер. – М. : Прогресс, 1990. – 808 с.
- 7 Веселкин Е.А. Понятие социальной сети в британской социальной антропологии // Концепции зарубежной этнологии. — М., 1976. — С. 125–152.
- 8 Гидденс, Э. Мятежи, толпы и другие формы коллективного действия / Э. Гидденс // Диалог. №7, 2001.
- 9 Гречихин, В.Г. Лекции по методике и технике социологических исследований: Учеб. Пособие / В.Г. Гречихин. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1988.
- 10 Громов, И., Мацкевич, А., Семенов, В. Р западная социология / И. Громов, А. Мацкевич, В. Семенов. – СПб. : Ольга, 1997.
- 11 Дарендорф Р. Элементы теории социального конфликта/ Социологические исследования. — 1994. — № 5. — С. 145—146.
- 12 Здравомыслов А.Г. Методология и процедуры социологических исследований / В.И. Добренское. – М., 2000.
- 13 Кареева, С.Г. Классики социологической мысли о социальном взаимодействии / С.Г. Кареева // Социально-гуманитарные знания. – ГУП МО : «ОреховоЗуевская типография», 2008. – № 6.

- 14 Квасова И.И. Социология культуры. Учебное пособие. М.: изд-во РУДН, 2005.
- 15 Ковчина Н.В., Игнатова В.В. междисциплинарный анализ феномена "социальное взаимодействие" // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 3. URL: <http://science-education.ru/ru/article/view?id=13350> (дата обращения: 04.04.2021)
- 16 Лебон, Г. Толпотворение / Г. Лебон // Новое время, 1998. – №3.
- 17 Миллз, Т.М. О социологии малых групп / Т.М. Миллз // Американская социология. – М.: Прогресс, 1972. – С. 82-93.
- 18 Мухаев, Р.Т. Социология / Р.Т. Мухаев. – М. : Проспект, 2010.
- 19 Парыгин. Б.Д. Социальная психология. Проблемы методологии, истории и теории / Б.Д. Парыгин. – СПб., 1999.
- 20 Психология толпы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.nextlesson.livejournal.com. – 25.06.2012.
- 21 Радионова, С. А. Социальное взаимодействие / С. А. Радионова // Социология. Энциклопедия / сост. А. А. Грицанов и др. - Минск : Книжный Дом, 2003. С. 965.
- 22 Симонова В.В. Транссиб: путь в жизни и жизнь в пути // СОЦИС. 2007. № 5. С. 103-113.
- 23 Сорокина Н.В. Общественный транспорт как социокультурный феномен: автореф. дис. канд. социол. наук. Саратов: Саратов. гос. техн. ун-т, 2010. 19 с.
- 24 Социология. Основы общей теории / Под общей редакцией А.Ю. Мягкова. – М.: Флинта: НОУ ВПО «МПСИ», 2011.
- 25 Фетискин Н.П., Козлов В.В. Социально-психологическая диагностика развития личности и малых групп. – Москва, 2005. – 490 с.
- 26 Харчева В. Основы социологии. – М.: Логос, Высш. шк., 1999. – С. 170-185с.
- 27 Щипанов Н.И., Осипов Г.В., Коваленко Ю.П, Яновский Р.Г. Социология - М.: Мысль, 2005.-335с.

- 28 Щедрина Е.В. Психологическая теория коллектива. – М., 1979.
- 29 Щепаньский, Я. Элементарные понятия социологии / Я. Щепаньский. – М.: Прогресс, 1969.
- 30 Юнг, К.Г. Психология бессознательного / К.Г. Юнг. – М., Канон. 1994.
- 31 Blau P. Exchange and Power in Social Life. (3rd edition). – New Brunswick and London: Transaction Publishers, 1992. – 354 p.
- 32 Coser L. The Functions of Social Conflict. – Glencoe, Ill: Free Press, 1956. – 188 p.
- 33 Markussen T., Reuben, E. and Tyran, J.-R. Competition, Cooperation, and Collective Choice // Economic Journal, 124(574). P. F163 – 95, 2014 p.
- 34 Rogers E.M. Progress, Problems and Prospects for Network Research: Investigating Relationships in the Age of Electronic Communication Technologies // Social Networks. — 1987. — № 9. — P. 285–310.
- 35 Scott J. Social network analysis: a handbook. — London, 1991. 12. Wellman B., Carrington P.J., Hall A. Networks as personal communities // Social Structures: A Network Approach. — N.Y., 1988. — P. 19–62.
- 36 Wellman B. Structural Analysis: from Metaphor to substance // Social Structures: A Network Approach. — N.Y., 1988. — P. 19–62.

ПРИЛОЖЕНИЕ А ПРОГРАММА ИССЛЕДОВАНИЯ

Характеристика исследования:

Сбор эмпирических данных по теме исследования проходил с 16 июля по 20 июля 2020 года.

Общее количество опрошенных (после выбраковки анкет) – 200 человек (ошибка выборки составила около 7 %).

Объект исследования – пассажиры дальнего следования как квазигруппы.

Предмет исследования – социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования.

Цель работы: выявить разновидности и механизмы формирования социальных взаимодействий в пассажирских квазигруппах.

Для достижения заявленной цели поставлены следующие основные и соответствующие им частные задачи:

- 1) выявить механизмы формирования квазигрупп;
- 2) выявить факторы, влияющие на образование пассажирских квазигрупп;
- 3) выявить основные механизмы формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп;
- 4) выявить социальные установки людей при социальном взаимодействии в пассажирских квазигруппах;
- 5) определить отличительные черты пассажирских квазигруппы.

В соответствие с задачами были сформулированы следующие гипотезы:

- 1) формируется на основе одинаковых условиях жизни людей;
- 2) как правило, квазигруппы появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер (например, только беседа и никаких других видов действий);
- 3) основным механизмом формирования и развития является – циркулярная реакция (нарастающее взаимонаправленное эмоциональное заражение);
- 4) при социальном взаимодействии в квазигруппах люди обладают такими социальными установками, как:

- ❖ Внушаемость;
- ❖ Анонимность;
- ❖ Спонтанность;
- ❖ Неуязвимость.

5) квазигруппы имеют следующие отличительные черты: спонтанность образования; неустойчивость взаимосвязей; односторонность взаимодействия (либо восторг, либо протест, либо прием информации); кратковременность совместных действий.

Теоретическая интерпретация понятий:

1. Социальное взаимодействие – это процесс обмена социальными действиями между двумя акторами (участниками взаимодействия) и более.

2. Взаимодействие – это процесс воздействия людей и групп друг на друга, в котором каждое действие обусловлено как предыдущим действием, так и ожидаемым результатом со стороны другого.

3. Квазигруппа – это слабоустойчивая общность, не имеющая определенной структуры, в рамках которой люди практически не взаимодействуют между собой.

4. Аудитория – собрание людей с оратором в главе (слушатели в филармонии).

5. Толпа – собрание людей в течение непродолжительного времени с общей целью (Бессмертный полк, митинг, парад).

6. Социальные круги – это социальные общности, созданные с целью обмена информацией между их членами.

7. Пассажиры – это лица, за исключением членов экипажа, которые перевозятся транспортным средством в соответствии с договором перевозки.

Структурная операционализация представлена в таблице А.1.

Таблица А.1 – Структурная операционализация.

Механизм формирования пассажирских квазигрупп	Механизм формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп	Социальные установки при взаимодействии и в пассажирских квазигруппах	Отличительные черты пассажирских квазигрупп
<p>-маленькое пространство; -отсутствие кондиционера; -отсутствие розеток; -два туалета на весь вагон; - отсутствие душа; -высокие цены на продукты; -отсутствие холодильной камеры;</p>	<p>- подавление чувства ответственности за собственные поступки; - повышение групповой внушаемости; -повышение эмоциональности восприятия действительности -появление чувства силы</p>	<p>-готовность контактировать с другими пассажирами; -готовность совместно употреблять еду; - уступать место пассажирам с верхних полок; -Ходить вместе в вагон ресторан; - выходить вместе на остановках подышать свежим воздухом; - совместно смотреть фильм; - играть в настольные игры, - делиться своей едой; -обмениваться книгами;</p>	<p>- спонтанность образования; - неустойчивость взаимосвязей; - отсутствие разнообразия во взаимодействиях -кратковременность совместных действий.</p>

Факторная операционализация представлена в таблице А.2.

Таблица А. 2 – Факторная операционализация.

Особенности социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования			
Объективные факторы		Субъективные факторы	
Общие	Специфические	Социально – демографические	Социально – психологические
– уровень безработицы; – резкая социальная поляризация в обществе; – средний уровень зарплаты в регионе; – стабильная политическая ситуация; – социально – экономический кризис. – уровень культуры	-внутригрупповая атмосфера; - доступность личного общения;	- пол - возраст - материальное положение - уровень образования - религиозность	– интересы и потребности; – ценностные ориентации; – мотивация; – моральные внутренние качества.

Обоснование метода сбора данных и выборки.

В качестве метода сбора данных избран онлайн - опрос, так как он предназначен для выявления мнений, оценок, доверия, отношения, социальных практик. Используется методика индивидуального анкетирования в google-форме. Данная методика выбрана в силу быстроты и простоты организации, свободы респондента во времени, большого объема получаемой информации, дешевизны (с учетом получаемого объема информации), возможности повторно-сравнительного исследования, возможности описания большого количества случаев по большому количеству параметров, обеспечение большого охвата разных социальных групп.

Тип выборки: стихийная выборка. Опрашиваются наиболее доступные респонденты. Отбор по принципу добровольности и доступности вхождения единиц генеральной совокупности в выборочную. Стихийная выборка используется довольно часто с учетом ее экономичности, а также в некоторых исследованиях, когда формирование выборочной совокупности по-иному попросту невозможно.

Объем выборки: 200 респондентов (избран исходя из принципов экономности, представительности и опыта социологических служб).

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Программа исследования

Тема исследования: «Социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования».

Исследование проводилось среди населения города Благовещенска в мае 2021 года.

Объект исследования: пассажиры как квазигруппы (поездов дальнего следования).

Предмет исследования: социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования.

Цель работы: выявить разновидности и механизмы формирования социальных взаимодействий в пассажирских квазигруппах.

Для достижения заявленной цели поставлены следующие основные и соответствующие им частные задачи:

- 1) выявить механизмы формирования квазигрупп;
- 2) выявить факторы, влияющие на образование пассажирских квазигрупп;
- 3) выявить основные механизмы формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп;
- 4) выявить социальные установки людей при социальном взаимодействии в пассажирских квазигруппах;
- 5) определить отличительные черты пассажирских квазигруппы.

В соответствие с задачами были сформулированы следующие гипотезы:

- 1) формируется на основе одинаковых условиях жизни людей;
- 2) как правило, квазигруппы появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер (например, только беседа и никаких других видов действий);
- 3) основным механизмом формирования и развития является -циркулярная реакция (нарастающее взаимонаправленное эмоциональное заражение);

4) при социальном взаимодействии в квазигруппах люди обладают такими социальными установками, как:

- a) Внушаемость;
- b) Анонимность;
- c) Спонтанность;
- d) Неуязвимость.

5) квазигруппы имеют следующие отличительные черты: спонтанность образования; неустойчивость взаимосвязей; односторонность взаимодействия (либо восторг, либо протест, либо прием информации); кратковременность совместных действий.

Теоретическая интерпретация понятий:

1. Социальное взаимодействие – это процесс обмена социальными действиями между двумя актерами (участниками взаимодействия) и более.

2. Взаимодействие – это процесс воздействия людей и групп друг на друга, в котором каждое действие обусловлено как предыдущим действием, так и ожидаемым результатом со стороны другого.

3. Квазигруппа – это слабоустойчивая общность, не имеющая определенной структуры, в рамках которой люди практически не взаимодействуют между собой.

4. Аудитория – собрание людей с оратором с оратором во главе (слушатели в филармонии).

5. Толпа – собрание людей в течение непродолжительного времени с общей целью (Бессмертный полк, митинг, парад).

6. Социальные круги – это социальные общности, созданные с целью обмена информацией между их членами.

7. Пассажиры – это лица, за исключением членов экипажа, которые перевозятся транспортным средством в соответствии с договором перевозки.

Структурная операционализация представлена в таблице Б.1.

Таблица Б.1 – Структурная операционализация.

Механизм формирования пассажирских квазигрупп	Механизм формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп	Социальные установки при взаимодействии и в пассажирских квазигруппах	Отличительные черты пассажирских квазигрупп
<p>-маленькое пространство; -отсутствие кондиционера; -отсутствие розеток; -два туалета на весь вагон; - отсутствие душа; -высокие цены на продукты; -отсутствие холодильной камеры;</p>	<p>- подавление чувства ответственности за собственные поступки; - повышение групповой внушаемости; -повышение эмоциональности восприятия действительности - появление чувства силы</p>	<p>-готовность контактировать с другими пассажирами; -готовность совместно употреблять еду; - уступать место пассажирам с верхних полок; -Ходить вместе в вагон ресторан; - выходить вместе на остановках подышать свежим воздухом; - совместно смотреть фильм; - играть в настольные игры, - делиться своей едой; -обмениваться книгами;</p>	<p>- спонтанность образования; - неустойчивость взаимосвязей; - отсутствие разнообразия во взаимодействиях -кратковременность совместных действий.</p>

Факторная операционализация представлена в таблице Б.2.

Таблица Б.2 – Факторная операционализация.

Особенности социального взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования			
Объективные факторы		Субъективные факторы	
Общие	Специфические	Социально – демографические	Социально – психологические
<ul style="list-style-type: none"> – уровень безработицы; – резкая социальная поляризация в обществе; – средний уровень зарплаты в регионе; – стабильная политическая ситуация; – социально – экономический кризис. – уровень культуры 	<ul style="list-style-type: none"> -внутригрупповая атмосфера; - доступность личного общения; 	<ul style="list-style-type: none"> - пол - возраст - материальное положение - уровень образования - религиозность 	<ul style="list-style-type: none"> – интересы и потребности; – ценностные ориентации; – мотивация; – моральные внутренние качества.

Принципиальный (стратегический) план исследования – описательный: описание качественно-количественных свойств социального явления.

Обоснование метода сбора первичной информации и выборки.

В качестве метода сбора данных выбрано глубинное интервью, поскольку оно основано на использовании методик, побуждающих респондентов к продолжительным и обстоятельным рассуждениям на определенную тему, выявлению мотивов выбора и факторов, влияющих на него. Выбор глубинного интервью обусловлен несколькими причинами, к которым можно отнести следующее: во – первых, такой метод сбора данных выгоден с точки зрения затрат средств. Нет необходимости тиража инструментария, поиска и рекрутинга интервьюеров и кодировщиков. Во – вторых, данный метод позволяет вывить личное субъективное мнение респондентов по исследуемой теме. В – третьих, исследователь может контролировать и задавать ход беседы.

Достоинствами данного метода являются полная представленность и «большинства», и «меньшинства» мнений в силу отсутствия влияния доминирующих личностей и проблем, связанных с групповыми процессами; возможность обсуждения интимных или сугубо личных тем; отсутствие психологического давления со стороны людей своего круга; преодоление тенденции выражать широко распространенные, социально приемлемые точки зрения; возможность более дробной сегментации совокупности респондентов по сравнению с групповыми дискуссиями.

Обоснование выборки.

Тип выборки: целевая.

Данная выборка применяется для описательных качественных исследований. Основная задача – выявить информационно богатые случаи для глубокого многостороннего изучения. Исследователь заранее определяет, какие социальные признаки являются существенными для отбора участников исследования. Чаще всего – это социально – демографические показатели.

В глубинном интервью примут участие респонденты трёх типов (типичные, нетипичные и эксклюзивные пассажиры). Внутри каждого типа будет

применен метод «снежный ком». Метод отличается достаточно большой свободой по месту проведения интервью. Метод «снежного кома» применяется тогда, когда представителей целевой группы трудно найти другими методами, доступность респондентов ограничена и к ним можно обеспечить доступ только через доверенных лиц.

Достоинства методики: высокая полнота и достоверность ответов, поскольку интервьюер приходит «по рекомендации». Относительно высокая скорость проведения работ.

Недостатки методики: в связи с тем, что целевая группа мала или труднодостижима, этот метод достаточно дорогостоящий. Раскручивание «кома» от одного человека может исказить выборку, т.к. это будут люди с примерно одинаковым уровнем дохода, похожими потребительскими предпочтениями и т.д. Для этого «цепочку» от одного человека иногда ограничивают по численности.

Общий объем выборки: 9 респондентов. Данный объем выбран исходя из принципов: экономичность, представительность, опыт социологических служб.

ПРИЛОЖЕНИЕ В
Инструментарий исследования (анкета)

АНКЕТА

Уважаемый пассажир!

Просим Вас принять участие в социологическом опросе. Ответьте, пожалуйста, на ряд несложных вопросов, это не займет много времени. Для правильного заполнения анкеты достаточно поставить галочку или обвести вариант ответа, наиболее точно соответствующий вашему мнению. Благодарим за внимание.

Когда вы в последний раз пользовались железно дорожным транспортом как пассажир?

1. Полгода назад;
2. Год назад;
3. Два года назад;

Припомните, пожалуйста, последний случай, когда вы пользовались дорожным транспортом, это был поезд:

1. Поезд дальнего следования – это поезда, у которых расстояние до пункта оборота (*железнодорожная станция на участке обращения локомотивов, где все прибывающие с поездами локомотивы отправляются во встречном направлении*) свыше 700 км
2. Поезд местного сообщения – до пункта оборота свыше 150 км до 700 км.
3. Поезд пригородного сообщения – до пункта оборота до 150 км.

1) Удовлетворяют ли Вас условия, предоставляемые в поезде дальнего следования? (В каждом столбике выберите один вариант ответа)

Ответ респондентов	помещения	имеющееся оборудование	мебель	мягкий инвентарь	хранение личных вещей
Полностью удовлетворен	1	1	1	1	1
Частично удовлетворен	2	2	2	2	2
Частично не удовлетворён	3	3	3	3	3
Не удовлетворяют (указать, что именно не удовлетворяет)	4	4	4	4	4
Затрудняюсь ответить	5	5	5	5	5

2) Как вы сообща решаете проблему отсутствия розеток?

3) Как вы вместе решаете такую проблему как отсутствие холодильной камеры?

4) Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров при отсутствии душа?

1	Да
2	Нет

5) Способствуют ли высокие цены вашему объединению с другими пассажирами?

1	Да
2	Скорее да
3	Скорее нет
4	Нет
5	Затрудняюсь ответить

6) Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

1	Да
2	Скорее да
3	Скорее нет
4	Нет
5	Затрудняюсь ответить

7) Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе?

1	Да
2	Скорее да
3	Скорее нет
4	Нет
5	Затрудняюсь ответить

8) Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вагоне?

1	Да
2	Скорее да
3	Скорее нет
4	Нет
5	Затрудняюсь ответить

9) Как часто вы испытываете следующие эмоции в поездах дальнего следования? (Пожалуйста, поставьте отметку напротив выбранного варианта ответа на вопросы и напишите ответ)

	Ответ респондентов	Умиротворение	Воодушевление	Печаль	Беспокойство	Раздражение
1	Всегда					
2	Иногда					
3	Редко					
4	Никогда					
5	Затрудняюсь ответить.					

10) Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

1	Да
2	Нет

11) Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

1	Часто
2	Редко
3	Очень редко
4	Не контактирую вообще
5	Затрудняюсь ответить

12) Кем Вам приходится люди в купе?

1	Знакомый
2	Друг
3	Родственник
4	Незнакомый человек
99	Другое

13) Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

1	Да
2	Нет

14) Пассажиром, какого места вы являетесь?

1	Нижнего
2	Верхнего (переход к такому вопросу № 17)

15) Уступите ли Вы своё место пассажирам с верхней полки на весь путь следования?

1	да
2	Нет

16) Уступите ли Вы своё место пассажирам с верхней полки на время?

1	да
2	Нет

17) Могли бы Вы совместно пойти в вагон ресторан? (в каждом столбике выберите один вариант ответа)

	Ответ респондентов	С пассажиром вагона	С пассажиром по купе
1	да, мог (ла) бы	1	1
2	нет	2	2
3	затрудняюсь ответить	3	3

18) Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Выберите не более 3-х вариантов ответа)

1	совместное прослушивание музыки
2	настольные игры
3	чтение книги
4	Разговоры
5	совместный приём пищи
99	другое (<i>напишите, что именно</i>)

19) Охарактеризуйте атмосферу в вагоне.

1	Дружеская
2	атмосфера взаимного уважения
3	«каждый сам за себя»
4	нездоровая, нетоварищеская атмосфера
99	другое (<i>напишите, что именно</i>)

20) Оцените вероятность того, что Вы будите контактировать после поездки с людьми, которыми познакомились в вагоне? (1-мало вероятно, 5- вероятнее всего)

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

21) Стараетесь ли Вы разнообразить свою деятельность в вагоне?

1	Да
2	Скорее да
3	Скорее нет(переход к вопросу № 23)
4	Нет (переход к вопросу № 23)
5	Затрудняюсь ответить(переход к вопросу № 23)

22) Каким образом Вы пытаетесь разнообразить свою деятельность в вагоне? _____

23) Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

1	5-20мин
2	21-40 мин
3	41-60 мин
4	более 1 часа

24) Укажите Ваш пол

1	Мужской
2	Женский

25) Укажите Ваш возраст

1	18-30
2	31-54
3	55 и старше

26) Укажите Ваше образование

1	Неполное среднее (8-9 классов)
2	Среднее общее (10-11 классов)
3	Среднее профессиональное(училище)
4	Среднее специальное, техническое(техникум)
5	Неполное высшее(не менее 3-х лет обучения)
6	Высшее образование
	Аспирантура

27) Укажите уровень Вашего личного дохода в месяц?

1	До 10 000 рублей
2	10 001-20 000 рублей
3	20 001- 30 000 рублей
4	Более 30 000 рублей
5	Затрудняюсь ответить

28) Укажите Ваше семейное положение

1	Холост / не замужем
2	Женат/ замужем
3	Разведен/ разведена
4	Вдовец/ вдова

Благодарим за участие в опросе!

ПРИЛОЖЕНИЕ Г
Инструментарий исследования (гайд)

ГАЙД

Здравствуйте! Меня зовут Оля. Я студентка 4 курса АмГУ. Провожу исследование на тему «Социальные взаимодействия внутри квазигрупп в поездах дальнего следования». Не могли бы Вы уделить немного времени для интервью? Наша беседа не будет доступна посторонним и будет использована исключительно в научных целях.

1. Знакомство.

Выяснить имя, возраст, образование, род деятельности и примерный доход.

2. Основная часть.

Как часто ездите на поездах дальнего следования?

1. Выявить механизмы формирования квазигрупп.

1) Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

2) Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

3) Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

2. Выявить факторы, влияющие на образование пассажирских квазигрупп.

1) Как вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

3. Выявить основные механизмы формирования специфических качеств пассажирских квазигрупп.

1) Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

2) Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

3) Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

4) Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

4. Выявить социальные установки людей при социальном взаимодействии в пассажирских квазигруппах.

1) Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

2) Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

3) Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

4) Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)

5. Определить отличительные черты пассажирских квазигруппы.

1) Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

2) Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

3) Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

3. Заключение.

Подвести итоги, обобщить сказанное. Большое спасибо за Ваши ответы!

ПРИЛОЖЕНИЕ Д
Транскрипт исследования

Типичные пассажиры.

№ 1

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 1: Добрый день. Респондент № 1, 26 лет.

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 1: Высшее полное.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 1: Работаю я в химической лаборатории, доход мой составляет 50000 рублей.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 1: На поездах дальнего следования я езжу довольно часто в командировки. Раз в два месяца точно.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 1: Всё устраивает, только вот хотелось бы побольше розеток в вагоне [Смеётся]

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 1: Безусловно.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 1: Да, прибегаю. Если нужна минимальная помощь, в плане что-то подать или попросить уступить место...

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 1: Со знакомства, узнаю имя человека и куда он держит свой путь.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 1: Да, я испытываю чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 1: Да, я прислушиваюсь к мнению большинства и в купе, и в вагоне.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 1: Испытываю интерес и какое-то воодушевление, потому что каждый раз это новые приятные знакомства, новые люди, новые интересные истории.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 1: Я чувствую умиротворение, хочется сесть за работу, которая требует сосредоточенности.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 1: Я часто контактирую с другими пассажирами;

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 1: Мне комфортно совместное употребление пищи с другими пассажирами.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 1: Если люди будут мне приятны, я могу пойти с ними в вагон-ресторан.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 1: Для меня более приемлемы разговоры с пассажирами;

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 1: Я считаю, что общее времяпровождение может повлиять на большее сплочение пассажиров, также наличие какой – то общей проблемы.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 1: За всю поездку я всегда взаимодействую с пассажирами.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 1: Вряд ли я буду контактировать с пассажирами, которые ехали со мной в одном купе, так как у каждого разные станции выхода и вряд ли мы вообще ещё когда – либо увидимся.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

№ 2

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 2: Здравствуйте, меня зовут респондент № 2, мне 23 года,

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 2: Средне - профессиональное.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 2: Я работаю машинистом насосных установок, ну и на руки я получаю чистыми 40000 рублей.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 2: Очень часто, чуть ли не каждый месяц.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 2: В новых вагонах полностью удовлетворяют условия, а в старых нет.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент №2: Конечно, ну допустим иногда бывает такое, что зарядка отсутствует, поэтому приходится у других пассажиров просить Power- bank.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 2: Да, прибегал пару раз. Была такая ситуация, что с ногой проблема была и трудно было закинуть свой багаж, поэтому пришлось попросить помощи.

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 2: Ну по стандарту, здравствуйте, как вас зовут, куда едите.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 2: Да испытываю, потому что рядом люди, окружение и как бы ночью не посидишь и не пошумишь. [Смеется]

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 2: Да, прислушиваюсь.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 2: Больше всего стресс, наверное, во - первых далеко ехать, во – вторых, как- то всё неудобно.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 2: Не особо.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 2: В пределах купе постоянно, а например, с другими людьми вагона и с проводниками, контактирую только когда стою в очереди, чтобы набрать воды или ещё что- то.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 2: Да комфортно.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 2: Да если хорошие люди, то обязательно схожу.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 2: Настольные игры, люблю играть в карты с другими пассажирами.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 2: Общее времяпрепровождения, и какая - то ситуация, которая касалась бы всех пассажиров.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 2: Постоянно.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 2: Нет, конечно. Мы вообще больше не пересечёмся же.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

№ 3

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 3: Здравствуйте, меня зовут, респондент № 3 мне 56 лет

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 3: Образование средне специальное.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 3: Работаю механиком, доход 60 000 в месяц.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 3: Раз в полгода, по своей сфере деятельности.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 3: В каких-то вагонах да, в каких-то хотелось бы лучше.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 3: Бывает, что да.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 3: Бывает иногда где – то пьяного нужно остановить, собираемся с пассажирами и принимаем решение.

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 3: Знакомимся, предлагаем попить чай и вот так завязывается диалог и пошла сама беседа.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 3: Конечно.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 3: Иногда да, иногда нет, всё зависит от ситуации.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 3: Бывает стресс, когда внештатные ситуации, бывает весело и всем хорошо. Я часто езжу на поездах, поэтому всегда по-разному.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 3: Иногда бывает, когда хороший собеседник или в купе народ весёлый, есть о чём поговорить, тогда конечно, да.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 3: Конечно, без этого никак, что за поездка без взаимодействия с пассажирами.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 3: Если люди простые и располагают к себе, то да комфортно, но чаще всего нет, но в основном стараюсь семьёй или с близкими сидеть за стол.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 3: Могу, почему нет.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 3: В основном разговоры.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 3: Иногда объединяет наличие какой – то общей проблемы.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 3: Смотря куда едет человек, если далеко и вам по пути, стараешься найти контакт, а если человек скоро выходит, то совсем другое дело.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 3: Нет.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

Нетипичные пассажиры

№ 4

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 4: Меня зовут респондент № 4, 48лет.

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 4: Средне – техническое.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 4: Я работаю воспитателем, мой доход составляет 30 – 32 тысячи в месяц.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 4: Я езжу раз в полтора года.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 4: Удовлетворяют только новые поезда, в которых есть кондиционер и вообще комфортно ездить, а в старых, конечно, нет таких условий как в новом. Хотелось бы и лучше.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 4: Конечно решаем, потому что иногда не хватает розеток в вагоне и приходится договариваться, чтобы по очереди, так как сегодня у каждого человека есть телефон и каждому необходимо оставаться на связи.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 4: Это да иногда прошу, что-то подать или помочь с сумками.

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 4: Общение происходит с того, например, вместе сесть пообедать. А за обедом можно вместе и поговорить, и покушать хорошо. Вот так и завязывается разговор в общем.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 4: Конечно, за свои поступки нужно отвечать, некоторые правда вызываяще себя ведут и безответственно ко всему относятся.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 4: Обязательно.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 4: Меня переполняют эмоции, я восхищаюсь природой и чувствую какой – то уют, если еще и с пассажирами повезло... В общем, у меня только положительные эмоции, хочется в этом поезде ехать и ехать ещё дальше.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 4: Конечно чувствую, я люблю природу, общаюсь с интересными людьми, в общем я расслабляюсь и отдыхаю.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 4: Контактую часто со своими пассажирами, которые непосредственно находятся в моём купе. А с дальними пассажирами я не контактирую.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 4: Конечно, в этом и заключается сближение.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 4: Да могу, если будет приятен человек.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 4: Совместный приём пищи, ещё очень люблю разгадывать кроссворды с другими пассажирами, дома себе такого не позволишь, так как не хватает даже времени.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 4: Мне кажется могут сплотить какие – то настольные игры. А в большинстве случаев, конечно, сплachtet какая– то проблема, например, не хватает розеток в вагоне, и ты начинаешь диалог с пассажирами уже с другого купе.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 4: С пассажирами с моего купе я взаимодействую всю поездку.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 4: Скорее всего нет, но бывает такое, что обменяешься с другими пассажирами телефоном и потом можешь иногда им, что – то писать.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

№ 5

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 5: Здравствуйте, зовут меня респондент № 5, мне 32 года.

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 5: Высшее образование химик аналитик.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 5: В данный момент работаю криминалистом в полиции. Доход мой составляет 46 000.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 5: Не так часто, раз в год, наверное.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 5: В основном я выбираю для поездки купе, поэтому меня очень устраивает помещение. Конечно мало розеток, а так в общем не плохо. Удобная мебель, на которой и посидеть, и прилечь крайне приятно.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 5: Например, проблемы с розеткой решаемы если твои соседи в купе идут на компромисс. Т.е. пользуемся розеткой по очереди. Но и из-за их нехватки иногда неудобно, потому что нужно зарядить телефон, и все разметки заняты.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 5: Конечно прибегаю. Так как я езжу к родственникам то воду с собой много вещей. И при необходимости прошу других пассажиров мне помочь их закинуть на верхнюю полку или же вынести.

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 5: Я обычно молчу пока со мной не начнут разговаривать. А если же уже спросили, то как минимум поддерживаю разговор. Общение обычно начинается с вопроса "А в какой город вы направляетесь?"

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 5: Испытываю, ибо мои поступки могут повлиять и на моё окружение.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 5: Да прислушиваюсь. Мне важно, что думают люди, которые сопровождают меня в течение нескольких дней.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 5: В большинстве переживание, потому что тебя окружают незнакомые люди и ждёт долгая поездка.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 5: Скорее упадок, поездки меня утомляют.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 5: Да, даже не смотря на то что я первая не начинаю разговор. Я очень разговорчивый человек.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 5: Почему нет? Я не особо обращаю внимание на других пассажиров. Но если я уже более привыкла к обстановке, то мне становится более комфортно.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 5: Если предложат, почему бы и нет.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 5: Более всего это настольные игры и разговоры. В разговорах можно почувствовать себя более расслабленным человеком.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 5: Думаю во многом влияет комфорт и вообще обстановка в вагоне. Если люди чувствуют себя комфортно, то они доброжелательно относятся к окружающим.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 5: Всё время, пока еду до пункта прибытия.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 5: Тут зависит от людей. Но в основном нет.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

№ 6

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент №6: Добрые день, меня зовут респондент № 6, мне 38 лет.

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент №6: Полное высшее.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 6: Я индивидуальный предприниматель, занимаюсь страховками, зарабатываю около 90000 в месяц.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 6: Ну, когда как, ну последний раз я год назад ездил.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 6: Если говорить о моём последнем поезде, то я могу сказать, что нет, так как был старый вагон, где нет нормальных туалетов и розеток даже.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 6: Ну, когда мы ездили, нам категорически не хватало розеток, хорошо у моего соседа по купе был тройник и все пассажиры приходили к нам, чтобы подзарядить свой телефон. Общими силами пытались решить проблему, так сказать.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 6: Да, если мне, что-то нужно, например, сахар или соль...

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 6: Я привык к тому, что люди сами начинают заводить темы для разговоров. В последний раз, например, мой сосед по купе сам начал разговор, а я просто поддерживал диалог.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 6: Да, я веду себя прилично, потому что понимаю, что рядом со мной едут и другие пассажиры.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 6: Да, если это касается элементарно, например, открыть окно или закрыть. Чтобы другим пассажирам тоже было комфортно.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 6: Сначала мне хорошо, я расслабляюсь, а потом мне надоест эта монотонность. Да и, вообще, я человек не очень эмоциональный.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 6: Первые два дня да, а потом скорее всего отлив сил.
[Смеётся]

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 6: Да с людьми, которые со мной в купе то очень часто, а с другими, которые находятся в соседних купе редко.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 6: Да, беседа за приёмом пищи лучше идёт.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 6: Да, можно конечно, желательно за счёт того, кто позвал в вагон- ресторан.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 6: Разговоры и приём пищи, это всё скрашивает монотонность поездки.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 6: Наличие какой- то проблемы или общее дело, игра или беседа.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 6: Всю поездку.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент №6: Думаю нет, но номерами телефонов или аккаунтами в соц. сетях обменяться можно.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

Эксклюзивные пассажиры

№ 7

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент №7: Здравствуйте, меня зовут респондент № 7, мне 25 лет.

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент №7: Высшее.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 7: В данный момент я работаю администратором салона красоты, мой личный доход около 40 тысяч в месяц.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 7: На поездах я езжу очень редко, примерно раз в два года.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 7: Ну, на мой взгляд, все довольно-таки неплохо, когда я ездила в последний раз, все было чисто, мне понравилось.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 7: Нет, не сталкивалась с таким.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 7: Не помню, чтоб я прибегала к помощи других пассажиров, наверное, такого не было.

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 7: Обычно для начала я здороваюсь, могу спросить имя и немного, так сказать, познакомиться, узнать, куда он направляется.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 7: Да, я считаю, что поезд - это общественное место, и, чтобы в вагоне все было в порядке, нужно быть аккуратной и ответственной, вдруг я когда-то снова окажусь в нём.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 7: Да, по крайней мере стараюсь это делать.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 7: Я очень устою обычно от таких поездок, но мне нравится путешествовать. Поэтому я испытываю, как и радость в начале, так и усталость уже в конце.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 7: Наверное, первые пару часов, когда я сажусь в него с хорошим настроением и радуюсь, что от этой поездки получу крутые впечатления.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 7: Все зависит от пассажиров, если я вижу, что человек добрый и общительный, то почему бы и не пообщаться с ним, но такое бывает не всегда.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 7: Да, меня все устраивает.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 7: Если я с ними подружусь, то да, могу сходить с ними.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 7: Наверное, разговоры, всегда интересно узнать, куда направляется пассажир, вдруг мы едем в одно место.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 7: Даже не знаю. Может быть, если бы в вагонах раздавали какие-то настольные игры, чтобы пассажиры могли поиграть вместе. Или провести некоторое время вместе. Вообще, я думаю, что сплочение пассажиров в поезде не очень важно, это не какой-то трудовой коллектив, которым придётся работать несколько лет вместе, ну это сугубо моё мнение.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 7: Ну дней 5 я точно проводила в поезде с одними и теми же пассажирами, и приходилось с ними взаимодействовать.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 7: Скорее всего, нет. Может быть я бы попробовала пообщаться с ними и дальше, но думаю, что общение не будет длиться долго.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

№ 8

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 8: Меня зовут респондент № 8, мне 28 лет

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 8: Средне- специальное.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 8: По профессии я учитель физической культуры, сейчас сижу в декрете. Доход у меня составляет 9000 рублей.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 8: Очень и очень редко, раз в два года.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 8: Нет, меня не удовлетворяет. В последний раз ездила в купе, билет дорогой, а вагон старый.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 8: Да, в большинстве случаев с соседкой или соседом по купе.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 8: Да прибегаю, если мне нужно, что поднять на 3 полку или, наоборот, достать. Ещё у меня ребёнок и поэтому, я часто прошу помочь мне с сумками.

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 8: Говорю, здравствуйте, куда едите????

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 8: Да, конечно.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 8: Если честно, то нет. Иногда моё мнение расходится с другими, ну бывает, иногда совпадает.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 8: Скорее всего положительные эмоции.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 8: Да.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 8: Каждый раз, когда я еду. С кем-нибудь да общаемся.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 8: Нет, не комфортно. Лучше одной или со своей семьёй.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 8: Если познакомимся и сдружимся, то да. Не вижу здесь ничего плохого.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 8: Разговоры и игры настольные.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 8: Сплочают игры настольные и общие проблемы как по мне.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 8: Всегда, на протяжении поездки.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 8: Нет такого не бывает, но по крайней мере у меня точно такого не было.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!

№ 9

Интервьюер: Здравствуйте. Как Вас зовут и сколько Вам лет?

Респондент № 9: Респондент № 9, 20 лет.

Интервьюер: Какое у Вас образование?

Респондент № 9: Средне- профессиональное.

Интервьюер: Назовите, пожалуйста, Ваш род деятельности и уровень личного дохода в месяц.

Респондент № 9: Учитель начальных классов, 30000- 35000 рублей.

Интервьюер: Как часто ездите на поездах дальнего следования?

Респондент № 9: Очень редко, раз в два года.

Интервьюер: Удовлетворяют ли вас условия в поездах дальнего следования? (помещение, оборудование, мебель);

Респондент № 9: Условия полностью удовлетворяют, только в новых вагонах. В старые вагоны было бы неплохо добавить кондиционеры и розетки.

Интервьюер: Решаете ли сообща с другими пассажирами какие-либо проблемы? (Отсутствие розеток, холодильной камеры);

Респондент № 9: Встречаются пассажиры, которые не идут на контакт, но чаще всего возникшие вопросы решаем сообща.

Интервьюер: Прибегаете ли вы к помощи других пассажиров? И в каких ситуациях?

Респондент № 9: Бывают случаи, когда приходится попросить помощи другого пассажира, чаще всего из-за отсутствия каких-то вещей (забыла, к примеру, влажные салфетки, зарядку и т.д.).

Интервьюер: С чего вы начинаете общение с неизвестным вам пассажиром?

Респондент № 9: Если приходится первой начать диалог с незнакомым пассажиром, начинаю со знакомства.

Интервьюер: Испытываете ли вы чувства ответственности за собственные поступки при нахождении в поезде?

Респондент № 9: Всегда испытываю чувства ответственности за собственные поступки, независимо от места моего нахождения.

Интервьюер: Прислушиваетесь ли вы к мнению большинства в вашем купе? И вообще в вагоне?

Респондент № 9: Если согласна с мнением остальных, то прислушиваюсь, если нет, поступаю по-своему.

Интервьюер: Какие испытываете эмоции в поездах дальнего следования?

Респондент № 9: Я люблю находиться в поездах дальнего следования, мне нравятся поездки, поэтому у меня только положительные эмоции.

Интервьюер: Чувствуете ли Вы, прилив силы, находясь в поезде?

Респондент № 9: Чувствую прилив сил, потому что есть возможность отдохнуть от рутины и подумать о своём.

Интервьюер: Часто ли вы контактируете с другими пассажирами?

Респондент № 9: Контактую с другими пассажирами довольно часто.

Интервьюер: Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?

Респондент № 9: Я не испытываю дискомфорт при совместном употреблении пищи.

Интервьюер: Можете ли вы совместно с другими пассажирами пойти в вагон-ресторан?

Респондент № 9: Если мне приятна компания других пассажиров, то я спокойно могу посетить с ними вагон-ресторан.

Интервьюер: Какое времяпрепровождение с другими пассажирами для Вас наиболее приемлемое? (Совместный приём пищи, настольные игры, разговоры)?

Респондент № 9: Для меня приемлемы беседа, различные игры, прослушивание музыки, совместный приём пищи.

Интервьюер: Как Вы считаете, что могло бы повлиять на большее сплочение пассажиров?

Респондент № 9: Мне кажется, решение какой- то патовой ситуации, или совместные игры.

Интервьюер: Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?

Респондент № 9: Всю поездку.

Интервьюер: Будите ли вы после поездки контактировать с пассажирами, которые ехали с вами в одном купе или вагоне?

Респондент № 9: Нет.

Интервьюер: Большое спасибо за Ваши ответы!